Die Schiffahrt der deutschen Ströme.

Untersuchungen
über deren Abgabenwesen, Regulierungskosten und Verkehrsverhältnisse.

Zweiter Band.

Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im XIX. Jahrhundert.

Von

Eberhard Gothein.

Im Auftrage des Vereins für Socialpolitik herausgegeben.

Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.

1903.

Schriften

des

Vereins für Socialpolitik.

CI.

Die Schiffahrt der deutschen Ströme.

Zweiter Band.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1903.

Die Schiffahrt der deutschen Ströme.

Untersuchungen
über deren Abgabenwesen, Regulierungskosten und
Verkehrsverhältnisse.

Zweiter Band.
Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt
im XIX. Jahrhundert.

Von

Eberhard Gothein.

Im Auftrage des Vereins für Socialpolitik herausgegeben.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1903.

Piererſche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Vorrede.

Seit längerer Zeit mit den Vorarbeiten zur Geschichte des Handels und der Industrie in den Rheinlanden beschäftigt, habe ich doch bisher nur gelegentlich kleinere Mitteilungen über einzelne wichtige Abschnitte der Verkehrsentwicklung machen können; so hatte ich auch schon darauf hingewiesen, daß die früher übliche Darstellung des Kampfes um die Freiheit der Rheinschiffahrt und die Durchführung der Wiener Akte, wie sie namentlich bei Treitschke ihren Ausdruck gefunden, einer gründlichen Revision zu unterziehen sei. Mit manchem andern Wunsch ist auch dieser durch die treffliche Monographie Eckerts erfüllt. Wenn ich, nachdem erst vor kurzem alle Verhältnisse der Rheinschiffahrt im XIX. Jahrhundert durch Eckert eine ebenso umsichtige wie lebendige Darstellung erhalten haben, dennoch mit einer neuen, ungefähr denselben Zeitraum umfassenden Untersuchung auftrete, so bewogen mich dazu zwei Gründe. Eckert hat, wie es sich für den Nationalökonomen von selber ergibt, den Nachdruck auf die Umwandlung des Betriebes und ihre volkswirtschaftlichen Wirkungen gelegt. Die Darstellung der begleitenden politischen Kämpfe tritt im Vergleich hierzu mehr zurück; auch sind diese Verhältnisse nur mit Hilfe archivalischen Materials genauer zu erfassen. Der Scharfsinn, den Eckert auch hier in der Verwertung des unzulänglichen gedruckten Materials gezeigt hat, ist höchst anerkennenswert; es war aber doch wünschenswert, diesen ersten bedeutenden wirtschaftspolitischen Kampf, den Preußen im XIX. Jahrhundert geführt, und der auch mit Entstehung und Ausbildung des Zollvereins in engem Zusammenhang steht, eingehender zu beleuchten. So stand mir denn auch für die übrigen Abschnitte ein weit umfassenderes handschriftliches Material als Eckert, der nur einiges neue Material aus hessischen Archiven beibringen konnte, zu Gebote, so daß es mir doch wünschenswert erschien, die Entstehung der einzelnen Formen des Großbetriebes und seine Rückwirkung auf die gesamte Volkswirtschaft auf Grund desselben darzustellen. Ich habe

mit beständiger Rücksicht auf Eckerts Darstellung geschrieben und deshalb auch Partien, die er schon erschöpft hat, wie die Gildenverfassung und ihren Zerfall oder die Jachtenschiffahrt nur ganz kurz behandelt. Auch habe ich deshalb auf die weitschichtige gedruckte Literatur, von der Eckert nur weniges entgangen ist und die er in übersichtlichem Verzeichnis zusammengestellt hat, nur gelegentlich verwiesen. Das wichtigste Material bot mir das Archiv der Handelskammer Köln. Bei der maßgebenden Bedeutung, die diese im ganzen und durch ihre führenden Männer im einzelnen für alle Verkehrsangelegenheiten des Rheinlandes gehabt hat, ist es erklärlich, daß auch eine Fülle amtlichen Materials hier zu finden ist. Für die Zeit von 1848 ab sind auch die Materialien der Handelskammer Düsseldorf von Bedeutung. Für die politischen Vorgänge bieten das Staatsarchiv in Berlin und das Generallandesarchiv in Karlsruhe natürlich ein weitschichtiges Material, das ich wenigstens zum Teil benützt habe. Eine vollständige Ausnützung wird erst erforderlich sein, wenn die Schiffahrtspolitik im Zusammenhang mit der gesamten Verkehrs- und Handelspolitik zur Darstellung gelangt. Einstweilen konnte ich diese Beziehungen wohl andeuten, aber nicht im einzelnen verfolgen.

Bonn.

Eberhard Gothein.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung und Zustand der Rheinschiffahrt im XVIII. Jahrhundert . . 2–13

Die Rheinzölle 2–4. Die holländischen Lizenten 4–5. Die Stapelrechte 6–9. Schiffergilden und Rangfahrten (Beurten) 9–10. Der Schiffahrtsbetrieb 11. Der Einfluß des Verkehrs auf die Volkswirtschaft 11–13.

Erstes Kapitel. Die Revolution 13–29

Die Anordnungen der neuen Behörden 13–14. Die Douane und die Fruchtsperre 15–16. Die Freihäfen 17–18. Die Konkurrenz des rechten Ufers 18–20. Die Gewerbefreiheit der Schiffahrt 21–23. Die Frachten 24–26. Vorläufige Versuche einer Reform der Wasserzölle 26–28.

Zweites Kapitel. Der Oktroivertrag 29–42

Verhandlungen des Rastatter Kongresses 29–32. Der Talweg als Grenze 33. Verhandlungen in Regensburg 34–35. Abschluß des Oktroivertrages 36. Das Verwaltungssystem des Oktroivertrages 36–37. Der Tarif 37–38. Verwendung der Einkünfte 38–39. Die Stapelrechte 39–40. Gilden und Kleinschiffer 40–41. Die Durchführung des Vertrages 42.

Drittes Kapitel. Das Kaiserreich und die Rheinschiffahrt 42–64

Coqueberts Beamten-Instruktionen 43. Der Generaldirektor Eichhoff 44. Die Beschränkung der Schifferzahl 45. Einrichtung der Gilden 46–48. Die Schiffer auf den Nebenflüssen und die Kleinschiffer 49–51. Die Jachtenschiffer 51–53. Frachtenbildung in Holland und am Rhein 54–56. Einschränkungen der Stapelrechte 54–58. Die Übernahme des ganzen Oktroi durch Napoleon 59. Napoleons holländische Politik 60–62. Rückgang des Verkehrs und Reformpläne 62–64.

Viertes Kapitel. Die Rheinschiffahrt auf dem Wiener Kongreß 64–82

Die Zentralverwaltung am Rhein 64, 65. Der Artikel V des Pariser Friedens 65. Die Kongreßmitglieder und ihre Schiffahrtsinteressen 66–67. Der Clancartysche Antrag 68. Die holländische Diplomatie und das jusqu'à la mer 69. Die Einsetzung einer Zentralkommission 71–73. Die Regelung des Oktroi 74. Aufhebung der Stapelrechte 74–78. Aufhebung der Gilden 78–79. Behandlung der Neben-

Seite

flüsse 79. Die Bestimmungen über gemeinsame Ströme 80. Verhalten in der Frage der Transitzölle 81—82.

Fünftes Kapitel. Der Streit um die Befreiung des Rheins . . . . 82—140

Allgemeiner Optimismus 82. Kanalpläne 83—85. Absicht der sofortigen Stapelaufhebung 85—86. Das neue Kölner Programm und Humboldts Auslegung der Akte 87—90. Vorstellungen bei der Regierung 91—92. Das niederländische Zollgesetz 92—94. Die ersten Verhandlungen der Zentralkommission bis zu Hardenbergs Reise an den Rhein 94—100. Hardenberg für das Kölner Programm 101 bis 102. Die Stellung der einzelnen Uferstaaten 102—104. Die öffentliche Meinung 105—106. Stapel und Transitzölle als Pressionsmittel gegen das deutsche Hinterland 106—109. Fortsetzung der Kämpfe in der Zentralkommission und am Bundestage 109—115. Der Veroneser Kongreß, die Großmächte und die Rheinschiffahrt 115—117. Neue Männer. Die Kohlenschiffahrtsfrage 118—120. Preußens Ausscheiden und die Umstimmung der Süddeutschen 121—124. Umfrage bei den Handelskammern über die freie Durchfahrt 125—127. Der Kölner Versuch einer Rhein-Seefahrt 127—129. Beilegung des Streites mit Holland durch Motz 129 bis 133. Die belgische Revolution 133—134. Die Entschädigung Kölns 134—136. Die Rheinschiffahrtsakte 136—140.

Sechstes Kapitel. Der Schiffahrtsbetrieb und seine Ergebnisse . . . 140—171

Die Wirksamkeit der Schiffergilden 140—143. Die freien Schiffer und die Hilfsgewerbe 143—146. Die Assekurationsgesellschaft 146—150. Die Rangfahrten 150—152. Die Verbindung mit Antwerpen 152—154. Schiffahrt auf den Nebenflüssen. Kohlentransport 155—159. Die ersten Oktroiermäßigungen 159—162. Die Frachtenhöhe 162—166. Wirkungen auf die Volkswirtschaft. Getreidehandel, Holz und Wein, Kolonialwaren 166—169. Der Gesamtverkehr 170—171.

Siebentes Kapitel. Die Anfänge der Dampfschiffahrt auf dem Rhein . . . . 171—199

Die Jachtenschiffahrt 171—175. Vorläufige Versuche mit der Dampfschiffahrt 176—178. Die Gründung der niederländischen Gesellschaft. Probefahrt des Seeländers 178—182. Vorläufige Versuche mit der Schleppfahrt 183—184. Gründung der preußischen Gesellschaft 185—188. Die Dampfschiffahrt am Oberrhein, Fusionen 188—190. Der Kampf mit den Schiffergilden 190—194. Einwirkungen auf Handel und Verkehr 194—195. Weiteres Verhalten der Regierungen 195—197. Erste Konkurrenzunternehmungen 198—199.

Achtes Kapitel. Die Durchführung der Rheinschiffahrtsakte und die Beurtfahrten . . . . 199—220

Die Vermehrung der Schiffer 199—200. Neue Bestimmungen über Patente und Steuerleute 200—201. Konkurrenz der Rheinstädte und die Beurtfahrten 202 bis 207. Der Kampf um den Niederrhein zwischen Köln und Holland 207—211. Der Kölner Rheinschiffahrtverein und der Sturz der alten Handelskammer 211—214. Die neue Handelskammer. Ludolf Camphausen 214—218. Das Sinken der Frachten 218—220.

Seite

Neuntes Kapitel. Die Verkehrspolitik der Rheinuferstaaten von 1831—1848 . . . . 220—245

Der Oktroi nach der Rheinschiffahrtsakte 220—221. Die Differential-Wasserzölle 221—223. Die Tarifkämpfe im Zollverein 224—229. Anträge auf Aufhebung des Oktroi 229—231. Schiffahrtsabgaben auf den Nebenflüssen 231—232. Der Bibricher Überfall 233. Verhalten der Niederlande 233—236. Der niederländische Schiffahrts- und Handelsvertrag 237—239. Neue Versuche mit der Rhein-Seefahrt 239. Die Wasserverbindung mit Antwerpen 240—242. Die Eisenbahn nach Antwerpen 242—244. Der belgische Handelsvertrag 244—245.

Zehntes Kapitel. Der Kampf der Verkehrsmittel . . . . 246—280

Die alten Dampfschiffahrtsgesellschaften 246—247. Die Düsseldorfer Gesellschaft. Konkurrenzkampf und Kartell 248—250. Die Dampfschlepper auf dem Waal 250—252. L. Camphausen und die Kölner Schleppfahrt 252—254. Ausbildung der Schleppfahrten, Opposition der Schiffer 254—262. Die Schifferunruhen im Jahre 1848 262—267. Die kleinen Unternehmungen seit 1848 267—269. Die ersten Eisenbahnen als Zufahrtstrecken für den Strom 270—271. Siegreiche Konkurrenz der Eisenbahnen am Oberrhein und den Nebenflüssen 271—274. Konkurrenz der Längsbahnen mit dem Wasserweg 274—275. Gestaltung des Gesamtverkehrs unter der Konkurrenz 276—277. Gestaltung des Warenverkehrs im einzelnen. Kolonialwaren, Getreide, Holz, Erze, Kohlen 277—279. Die leitenden Persönlichkeiten 280.

Elftes Kapitel. Der Verfall und die Aufhebung der Schiffahrtsabgaben . . . . 280—297

Die Rheinzölle als Abart der Eingangs- und Transitzölle 280. Bestrebungen zur Regelung der Binnenschiffahrt im Jahre 1848 281—285. Der Binnenschiffahrts-Gesetzentwurf und sein Scheitern 285—287. Aufhebung der Abgaben in den Niederlanden 288—289. Der Kampf gegen die Abgaben in Deutschland 289—290. Ermäßigung der Abgaben nach Aufhebung der Transitzölle 291—293. Die Rekognition 293—294. Stellung der einzelnen Uferstaaten zu den Schiffahrtsabgaben und die Aufhebung im Jahre 1866 294—295. Die neue Rheinschiffahrtsakte 295—297.

Rückblick . . . . 297—305

Berichtigung.

Durch ein Versehen haben die Kapitel VI und VII die Überschrift Fünftes und Sechstes Kapitel erhalten.

Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im XIX. Jahrhundert.

Von

Eberhard Gothein.

Einleitung.

Man mag wohl von einer wirtschaftlichen Knechtschaft des Rheines bis zum Beginne des 19. Jahrhunderts, der erst allmählich im Laufe desselben die Befreiung gefolgt ist, sprechen. Zwar war durch Reichsbeschlüsse und Wahlkapitulationen stets die Freiheit des Verkehrs auf den Wasserstraßen ausgesprochen worden, darunter war aber doch nur verstanden, daß auf diesen wie auf den Landstraßen jedermann zugelassen sein sollte, — eine Freiheit, die tatsächlich durch das alleinige Anrecht der Schiffergilden auf gewerbsmäßige Frachtvermittlung wieder aufgehoben wurde —, und daß der Strom völligen Frieden genießen sollte, — ein Versprechen, das in ernsten Kriegszeiten nie gehalten wurde. Außerdem war ausdrücklich dem Kaiser das Versprechen abgenommen, daß er keine neuen Wasserzölle bewilligen oder zulassen werde. Durch dieses Verbot war zugegeben, daß ursprünglich dem Kaiser das Recht zustand, solche Zollrechte zu verleihen, aber seit langem hatte er selbst den Versuch unterlassen müssen, dieses Recht geltend zu machen. Vergebens hatte die Stadt Köln mehrmals versucht, in den Besitz eines eigenen Zolles mit Hilfe des Kaisers zu gelangen; gegen den Widerstand der Landesherren, die an der Rheinfahrt und an den bestehenden Zöllen interessiert waren, waren auch die kaiserlichen Privilegien nicht aufrecht zu erhalten. Noch einmal hatte Kaiser Ferdinand II. in den Zeiten seiner größten Macht sogar einen Reichszoll, an dem die Stadt beteiligt sein sollte, in Köln errichten wollen, aber er hatte vor dem einmütigen Widerstand der Kurfürsten zurückweichen müssen[1]. Nicht von allen vorhandenen Zöllen konnte man den ursprünglichen Rechtstitel mehr erweisen, aber wie überall im öffentlichen Recht des Reiches galt der unvordenkliche Besitz als hinreichend. Auch war die Anzahl so groß, daß sie kaum noch eine Vermehrung duldete; bestanden doch 32 anerkannte

[1] Nach den Akten des Kölner Stadtarchivs.

Zölle von Straßburg bis zur holländischen Grenze, und zumal auf der Strecke von Mainz bis Köln hatte der Schiffer kaum etwas anderes zu tun, als von einer Zollstätte zur anderen zu fahren, um hüben und drüben seinen Goldgulden für jedes Zollfuder zu entrichten.

Die vier Kurfürsten am Rhein beanspruchten die oberste Aufsicht über den Strom und die Schiffahrt. Ihnen und ihren Domkapiteln gehörte die Mehrzahl der Zölle; auch das große niederrheinische Territorium Cleve-Berg erhob nicht den Anspruch, zu ihren Kapitelstagen zugezogen zu werden, die regelmäßig zu Bingen abgehalten wurden. Hier wurden gemeinsame Anordnungen getroffen, der Zustand des Fahrwassers, für das eine schmale Rinne, mindestens von 12 Fuß Breite, offen gelassen werden sollte, wurde hier begutachtet, Streitigkeiten, die sich aus dem Betrieb der Schiffahrt ergaben, wurden entschieden. Die Städte, die einst im 13. Jahrhundert durch ihre Bündnisse die Regelung dieser Dinge mitbestimmt hatten, waren schon seit dem 14. Jahrhundert hierin völlig machtlos; ganz vergebens haben sich die Städtetage gewehrt, als im letzten Drittel des 16. Jahrhunderts bei der allgemeinen Preissteigerung die Besitzer der Zölle die Gelegenheit ergriffen, die Tarife ungemessen in die Höhe zu schrauben[1]. Immerhin hatten sich die Kapitelstage, ehe sie gegen das Ende des 17. Jahrhunderts einschliefen, manche Verdienste erworben: unrechtmäßige Zölle, die in langdauernden Kriegszeiten immer wieder auftauchten und willkürliche Zollverlegungen waren von ihnen abgestellt, jene Versuche des Kaisers, neue Zölle zu eigenem Nutzen oder zur Belohnung ergebener Anhänger einzuführen, waren zurückgewiesen worden; einmal nach dem Dreißigjährigen Kriege hatte man die Zölle, wenn auch nur vorübergehend, ermäßigt und sofort den volkswirtschaitlichen Nutzen verspürt[2].

Die schwerste Belastung war man aber nie imstande gewesen, zu beseitigen: die holländischen Licenten. In dem Kampf gegen die aufständischen Niederlande hatte zuerst Alba allen Handel nach Holland und Seeland gesperrt und, wie die Städte schon 1575 klagten, den Paß zu den Hansestädten und von diesen in das Reich und an den Rheinstrom gänzlich verlegt. Im Wetteifer haben darauf die beiden kriegführenden Parteien die Licenten, Kriegsabgaben für die Erlaubnis, Handel zu treiben, eingeführt. Den Niederlanden gewährte dieses System die beträchtlichsten Handelsvorteile; es fehlte hier zwar nicht an einer strengeren Partei, die es für eine große Schande erklärte, den Feind selber zu speisen und ihm Munition

[1] Häberlin VIII, 346, 638; IX, 7; XVIII, B. X.

[2] Die Originalakten der Kapitelstage im Koblenzer Staatsarchiv. Einzelne Auszüge bei Windscheid, De stapula. 1773.

zuzuführen, aber der Erfolg gab den Kaufleuten Recht, die die Unmöglichkeit einer wirksamen Sperre behaupteten und den Vorteil nach der Lehre der Fabel, wenigstens mit den Konkurrenten teilen wollten[1]. Mit voller Schwere hingegen war dieses System sofort auf das deutsche Hinterland gefallen. Noch eben hatte Köln eine Nachblüte seines Handels erlebt, als sich ein beträchtlicher Teil der Antwerpener Großkaufleute, um Albas Bedrückungen zu entgehen, vorübergehend hierher gezogen hatte, jetzt verlor es im Laufe weniger Jahre den Hauptteil seines Eigenhandels. Umsonst war auf den Reichstagen über diese neue Beschwerung bitter geklagt worden, den Protesten fehlte der Nachdruck der wirklichen Macht, und die Vermittlungsversuche, die das Reich und der Kaiser, um im eigenen Interesse aus dieser Notlage herauszukommen, unternommen hatten[2], scheiterten kläglich. Seitdem hatten die Generalstaaten dieses System willkürlicher Transitzölle beibehalten; es war ihr brauchbarstes Mittel geworden, um den Verkehr auf dem Rhein nach ihrem Willen zu regulieren und die deutschen Kaufleute vom aktiven Handel nach Belieben auszuschließen. Es wurde ihnen dies um so leichter, als die Scheldesperre, die vollends durch den Westfälischen Frieden völkerrechtlich festgestellt war, Deutschland seinen in früherer Zeit wichtigsten Verkehrsweg verlegte und es allein auf die holländische Verkehrsvermittlung verwies.

Die Rheinlande aber haben sich bald selbst des Gedankens einer Beteiligung an einem Markte, der über Holland hinaus liege, völlig entwöhnt. Es wäre irrig, anzunehmen, daß die Kaufteute in den rheinischen Städten im 17. und 18. Jahrhundert die holländische Handelsvormundschaft unwillig ertragen hätten, nachdem noch am Ende des 16. Jahrhunderts ein Kölner der Vorkämpfer der Hanse für die alte Handelsstellung in England gewesen war. Während dieser Zeit ist bis zum Abschluß des nordischen Krieges der Besitz der Ostseehäfen der Wunsch Preußens gewesen, um durch sie zum Anteil am Weltverkehr zu kommen, Schwedens, um das Hinterland davon abzusperren; so war er der wichtigste Gegenstand der hohen Politik; am Rhein konnte von etwas Ähnlichem nicht die Rede sein. Von Holland die fremden Waren zu beziehen, Holland zum guten Abnehmer zu haben, erscheint durchweg Fürsten wie Kaufleuten als das naturgemäße und vorteilhafteste Verhältnis, und sogar der Neid ist verstummt. Auch die Plätze, die jetzt neu in die Höhe kommen, weil sie sich den neuen Formen des Handels und der Industrie eröffnen, wie Krefeld

---

[1] v. Meteren (1614) XII, 617; XIV, 76, 3.
[2] Häberlin X, 386.

und Mannheim, wollen garnichts anderes als Filialen Hollands sein[1]. Die alten Großstädte aber zogen sich überhaupt freiwillig auf das bequeme Altenteil des Kommissionshandels zurück und begnügten sich mit der Rolle des Agenten. Diesen Zweig des Geschäftes sich aber auch allein zu sichern, wird das einzige Ziel, dem Köln und Mainz noch nachstreben.

Ihm mußte vor allem, je länger je mehr, das Stapelrecht dienen, jenes verhängnisvolle Privileg, um dessen Erwerb und Behauptung sich die Handelsgeschichte der Städte Köln und Mainz und des ganzen Rheines recht eigentlich dreht. Nach dem Grundsatz falscher historischer Erklärung, daß Mißbräuche insgemein einst vernünftig, Hemmnisse einst förderlich gewesen seien, hat man oft angenommen, daß die erzwungene Umladung sich aus den Verschiedenheiten der Wasserstraße erkläre, und daß das Stapelhalten — der Zwang, mehrere Tage hindurch die Waren, ehe sie zu weiterer Versendung freigegeben werden, im Kaufhaus der Stadt feilzubieten — eine weise Maßregel mittelalterlicher Städtepolitik gewesen sei, um einen großen Markt zu schaffen. Solche Gründe sind allerdings oft angeführt worden, als man im 19. Jahrhundert dem Stapelrecht noch eine kurze Lebensfrist verschaffen wollte; frühere Zeiten haben offenherziger sich nur auf den Standpunkt des erworbenen Rechtes gestellt, und die hartnäckigen Kämpfe um den Stapel sind damals nur mit juristischen Waffen geführt worden. Das ganze Mittelalter hindurch ist die Schiffahrt ununterbrochen auf dem ganzen Rhein auf- und abwärts gegangen; es war vielleicht das bewunderte Vorbild Venedigs, das den Verkehr der Fremden untereinander in Venedig und den Handel derselben über Venedig hinaus ohne besonderen Widerstand aufzuheben gewußt hatte, was Köln zur Nachfolge gereizt hatte. Als der Streit über die Reichsfreiheit der Stadt entbrannt war, hat der Erzbischof Konrad von Hochstaden, 1259, wohl nur als eine glänzende lockende Aussicht, die er eröffnete, das erste Stapelprivileg gegeben, wonach kein Kaufmann über Köln hinaus weder zu Wasser noch zu Lande gehen dürfe. Es blieb trotz der üblichen Berufung auf altes Herkommen nichtig, zumal der Erzbischof überhaupt kein Recht besaß, solche Privilegien zu erteilen. Als dann die Stadt sich von Kaiser Karl IV. mit anderen Rechten auch dieses bestätigen ließ — denn was besiegelte die Reichskanzlei damals nach Entrichtung hoher Gebühren nicht! —, hob doch schon im nächsten Jahr, 1356, auf den Einspruch der Kurfürsten der Kaiser die Bewilligung wieder auf. Dieser Vorgang hat sich

[1] Für Krefeld Hinze und Schmoller, Seidenindustrie, für Mannheim meine Abhandlung über Mannheim im ersten Jahrhundert seines Bestehens.

dann noch mehrmals wiederholt. Zuletzt hat nochmals mitten im Dreißigjährigen Kriege, 1635, Ferdinand II., als er den an Köln verliehenen Zoll nicht halten konnte, der Stadt den Stapel bestätigt, aber die Vorstellungen der gesamten Kurfürsten über Bruch der Wahlkapitulation waren so lebhaft, daß Ferdinand III. sich weigerte, das Privileg nochmals zu bestätigen. Trotz dieser Wachsamkeit der Rheinuferstaaten waren jedoch die Kölner auf anderem Wege ganz allmählich in den Besitz dieses Rechtes gelangt. Sie hatten gegen das Ende des 15. Jahrhunderts mit den holländischen Seestädten, von denen ihnen die wichtigste Ware der Bergfahrt, der Hering, kam, Verträge geschlossen [1], wonach die Zubereitung der Heringe geregelt wurde: in Köln sollten sie erst umgepackt und die Tonnen geeicht werden; die Stadt übernahm dafür auch die Garantie für die richtige Sortierung und die Regreßpflicht. Schon 1509 erkannte zunächst der Kurfürst von Köln diese Ordnung an, und die Stadt vertrat sie auch auf den Kapitelstagen der nächsten Jahrzehnte mit dem Hinweis auf die Vorteile, die der Handel und die Konsumenten aus der erhöhten Sicherheit zögen. Die Kölner Botschafter versicherten dabei regelmäßig, daß die Verpflichtung zum Ausladen nicht weiter als auf die Heringe und die anderen sogenannten Ventwaren, Butter, Käse, Bücklinge, ausgedehnt werden solle; allein allmählich wurde eine Ware nach der anderen, namentlich der Wein und, als mit der Ausbildung der holländischen Handelsmacht die Kolonialwaren an Bedeutung gewannen, auch diese als stapelpflichtig zugezogen. Seit dem 17. Jahrhundert durften überhaupt nur noch wenige Güter, bei denen sich die Umladung von selbst verbot, Mühlsteine und Traß, von Andernach aus in demselben Schiffe an Köln vorbeigeführt werden. Solche Waren, die vom Stapel frei gelassen wurden, wie Salz und Getreide, mußten jetzt wenigstens „auf einen anderen Boden gesetzt werden". Nur ganze Schiffsladungen, die dem Schiffseigentümer selber gehörten, waren von der Umladung ausgenommen, aber in einer Zeit, die fast nur Stückgutverkehr kannte und in der ganz regelmäßig Handel und Frachtgeschäft getrennt waren, besagte diese Ausnahme nicht viel. Jülich-Berg beanspruchte außerdem für die bereits erkauften Güter seiner Untertanen, auch wenn sie als Stückgüter mit anderen vermischt waren, dieselbe Freiheit, was zu unablässigem Hader mit dem Kölner Rat Anlaß gab [2]. Im übrigen sollte der Absicht der Kölner gemäß der Stapel gerade dazu dienen, um Kauf und Verkauf außerhalb der Kaufhäuser der Stadt möglichst zu verhindern.

[1] Diese und die vorhergehenden Korrespondenzen im Kölner Stadtarchiv.

[2] Die einzige brauchbare Schrift über den Stapel: Windscheid, Commentatio de stapula, 1775, verdankt diesen Streitigkeiten ihren Ursprung.

Von jeder Ware, die hierher, nach dem Gürzenich und dem Fischkaufhause, geführt wurde, verlangte man den Eid, daß sie weder bestellt noch verkauft sei; dadurch war der Grundsatz, der überall für den inneren städtischen Markt galt, den Fürkauf zu verhindern, auch für den Großhandel zu Gunsten eines Umschlagsplatzes proklamiert. So war man auch wieder darauf zurückgekommen, allen Handel von Gast zu Gast unmöglich zu machen: alle Waren, die über die Stapelzeit in Köln zum Verkaufe lagern sollten, durften nur hinter Kölner Agenten gelegt und von ihnen verkauft werden.

Man mag erstaunen, daß die Stadt in den Zeiten ihres tiefen Verfalls Ansprüche durchzuführen vermochte, die sie in der Zeit ihrer höchsten Blüte vergebens erhoben hatte. Der unsterbliche Prozeß vor dem Reichskammergericht, den die vier rheinischen Kurfürsten mit ihr führten, der nach zeitweiliger Unterbrechung im Jahre 1714 aufgenommen und beim Untergang der Reichsfreiheit noch immer so weit wie im Anfang von seinem Ende entfernt war, wirkte allerdings so gut wie eine Sicherung ihres Besitzstandes. Sonst besaß Köln nur Zwangsmittel in seinen eigenen Mauern: ein Schiffer, der den Stapel gebrochen, wurde nicht mehr am Werft zugelassen, ein Kaufmann vom Kaufhause ausgeschlossen. Dieser Gefahr aber wollte sich niemand aussetzen, und deshalb blieb auch die bergische Konkurrenzgründung auf dem anderen Ufer, Mülheim, das Kölner Altona, über das man sich unablässig seit dem Beginn des 16. Jahrhunderts beschwerte, von geringer Bedeutung. Und wenn Kaufleute, die sich nicht fügen wollten, immer wieder den Stapel zu Lande umfuhren, so war das unbequemer und oft kostspieliger als der Stapel selber. Auch war es nicht bedeutungslos, daß die Schiffergilden ihren Rechtswohnsitz in Köln hatten, so gering im übrigen die Macht des Rates über sie war. Außerdem waren die Holländer gegen den Stapel völlig gleichgültig; sie empfanden seine Belästigungen nicht; es war eher eine Bequemlichkeit für sie, die Waren an den Kölner Spediteur zu adressieren und ihm die weitere Versendung zu überlassen. Diese klugen Großhändler sahen außerdem ganz deutlich, daß eben über diesem Privileg Köln seinen Eigenhandel eingebüßt und seine Kaufleute zu Agenten geworden waren, also zu Leuten, die von ihnen selber abhängig waren. Die einzige Ware aber, die der Holländer im Oberlande selber einkaufte, das Langholz, ging im Floß ohne Umschlag an Köln vorbei. Schließlich mag man sogar trotz aller großen Worte am Ernst der rheinischen Territorialfürsten bei der Bestreitung des Stapels zweifeln. Denn wo es anging, suchten sie in ihren Landen ein Gleiches zur Ausbeutung der Nachbarn zu tun. Mann-

heim, das von seinem Gründer Karl Ludwig zu einer Stätte des freien Verkehrs bestimmt worden war, sollte später nach seiner Wiedererbauung durch den Besitz des Neckarstapels gefördert werden; vor allem aber war der Mainzer Stapel in der Hand des Kurfürsten mindestens ebenso lästig, als der Kölner in der Hand des Rates. Völlig gleichlaufend hatten sich die Stapelrechte der beiden Städte entwickelt. Nach vergeblichen Anläufen in der freistädtischen Zeit hatte Mainz, hierin günstiger gestellt als Köln, unter Kurfürst Berthold einen unanfechtbaren Rechtsanspruch auf den Stapel erhalten. Es war eine Belohnung, die der Kurfürst in der Zeit seiner erfolgreichen reichsreformatorischen Tätigkeit sich ausbedungen hatte, zugleich wohl auch ein Trost für die Stadt an Stelle der verlorenen Reichsfreiheit. Dennoch ist auch hier während des ganzen 16. Jahrhunderts mit dem Umladezwang mild verfahren worden, erst nach dem Dreißigjährigen Kriege hat man die Zügel straffer angezogen. Darüber gerieten Kurpfalz und Kurmainz hart aneinander, da Karl Ludwig Mannheim durch den Mainzer Stapel so gut wie abgesperrt sah; auch hat man später dem oberrheinischen, wenig bedeutenden Verkehr einige Erleichterung gewährt. Der Mainzer Stapel richtete sich viel mehr gegen Frankfurt, das hier als lästiger Nachbar und Emporkömmling angesehen wurde und von dem man immer wieder den Meßverkehr abzulenken suchte.

Durch den Umladezwang waren auch die Schiffergilden erst recht gefestigt worden. Köln hat die seinigen, je eine für den Ober- und den Niederrhein, überhaupt erst im 16. Jahrhundert im Zusammenhang mit den Stapeleinrichtungen erhalten, und die alte Mainzer Zunft der Steuerleute hat ihre feste Organisation als Schiffergilde auch erst durch Kurfürst Berthold, der noch als Domdechant ihr die Ordnung im Jahre 1468 gab, erhalten. Die Mainzer Schiffer bildeten im wesentlichen eine städtische Zunft, während die beiden Kölner Gilden ihre Mitglieder namentlich am Niederrhein bis nach Holland hinein sitzen hatten. Beständig war deshalb zwischen den Kurfürsten und der Stadt Köln Streit über die Kompetenzen; die Schiffer selber erkannten die Autorität der Stadt selten an; nur die Vereinbarung der Frachten geschah unter ihrer Obhut und wurde von ihr verkündet. Im wesentlichen hat ein im Jahre 1719 aufgestellter Tarif während des 18. Jahrhunderts gegolten, nicht ohne daß hier wie in Mainz wiederholt über wechselseitiges Unterbieten von den Schiffern geklagt wird. Den Schiffern der kleineren Orte wurde, soweit sie nicht in den großen Gilden aufgenommen waren, nur die Beteiligung an der Personenbeförderung und die Kleinschiffahrt, d. h. der Verkehr der Zwischenhäfen überlassen, während die Großschiffahrt, der Verkehr von einem Stapelort zum anderen,

vielfach noch dadurch begünstigt war, daß es verboten war, Ladungen auf der Fahrt aufzubrechen oder umzuladen. Von den Stapelorten aus gingen alsdann die Marktschiffe zu bestimmter Zeit als die wichtigste Form der Lokalschiffahrt[1]. Frankfurt zumal war außer der Meßzeit für seinen Wasserverkehr fast allein auf das Marktschiff angewiesen. Der feste Fahrplan, die Sicherheit, daß das Schiff zur bestimmten Stunde, wie auch seine Ladung sei, abgehen müsse, machte die Marktschiffe beliebt; den gleichen Grundsatz suchte man seit dem Westfälischen Frieden auch in der großen Schiffahrt mit den sogenannten Rang- oder Beurtfahrten durchzuführen. Die Klagen über Unregelmäßigkeit in der Lade- und Lieferzeit waren so allgemein, daß die Kaufleute hier vor allem Abhilfe wünschten, allein gerade in diesem Punkte ließen auch die Rangfahrten zu wünschen. Die Hauptsache bei ihnen war, eine bestimmte Reihenfolge der Schiffer, in der sie fahren sollten, festzustellen. Dabei kam es tatsächlich meist auf den Ausschluß lebhafterer Konkurrenz unter den Zunftmitgliedern selber hinaus. Die Beurten wurden daher stets von den nicht beteiligten Schiffern und meistens auch von den Kaufleuten, die ihnen mit Recht die Verteuerung der Frachten zuschrieben, bekämpft. Nach manchen Schwankungen bestand seit dem Ende des 17. Jahrhunderts als die wichtigste dieser Fahrten die zwischen Köln und Holland, auch am Oberrhein zwischen Mainz und Straßburg war von Mainz aus eine solche eingerichtet. Hier war die Absicht ganz deutlich, den bescheidenen Rest dieses oberrheinischen Verkehrs in die Hände weniger, meistens auch recht dürftiger Schiffer zu bringen. Auf dem Mittelrhein dagegen, wo die beiden großen Gilden von Köln und Mainz sich Konkurrenz machten, waren alle Versuche, sie zu einer gemeinschaftlichen Beurtfahrt zu vereinigen, vergeblich.

Selbstverständlich besaß die Zunftverfassung auch ihre sehr beträchtlichen Vorteile; die Ausbildung des Schiffers, die bei dem jämmerlichen Zustand des Fahrwassers von höchster Wichtigkeit war, wurde durch sie stets genügend gewährleistet; und wenn zwar endlose Klagen über Unpünktlichkeit und Überteuerung, sehr wenige aber über Unehrlichkeit laut werden, so ist auch das wesentlich dem strengen Geist der Genossenschaft zugute zu schreiben. Im übrigen aber zeigt sich der Eigennutz verknöcherter Korporationen, freilich eine Sünde, die im 18. Jahrhundert allgemein ist, bei ihnen im höchsten Maße, und die Versuche der Obrigkeiten, mit oft sehr drastischen Gewaltmitteln diesen etwas einzuschränken, glückten selten. Dem Schiffer lag immer daran, die Einzelpreise hoch-

[1] Bettgenhäuser, Die Marktschiffahrt.

zuhalten; wenn er sich das Nötige verdient hatte, feierte er. Die Fahrten waren so wie so außerordentlich langsam: von Köln bis zu einem holländischen Hafen rechnete man sechs Wochen, von Mainz bis Straßburg die gleiche Zeit: das Fahrwasser, überall verwahrlost und zum großen Teil von den Fischern verbaut, litt nur Fahrzeuge von geringem Tiefgang — hört man die Kaufleute, so waren für die Vorteile des Handels schon die vorhandenen viel zu groß, denn je größer das Schiff, um so länger dauerte es, bis es mit Stückgütern gefüllt war und sich der Schiffer zur Abfahrt entschloß. Der Leinpfad, der einzige Entgelt, den die Regalherren für die Zölle leisteten, war in mangelhaftem Zustand und verlief bald auf dem rechten, bald auf dem linken Ufer. Oberhalb Oppenheim hörte er so gut wie auf, und der Schiffer mochte sehen, wie er sich in dem Gewirr der Schlingen und Altwasser auf der schmalen, oft wechselnden Fahrrinne mit den Segeln behalf. In der Beurtfahrt machte der Schiffer nur einmal, außerhalb derselben gewöhnlich nicht mehr als zweimal im Jahre die Reise auf seiner Stromstrecke. Auf den Seitenflüssen ging, da man sich mit den kleinsten Schiffsgefäßen begnügte, allerdings die Fahrt sehr hoch hinauf, im übrigen waren die Zustände auf ihnen die gleichen. Nur eine, für jene Zeit glänzende, Ausnahme ist zu nennen: der preußische Staat hatte die Ruhr schiffbar gemacht; selbst auf einen gelinden Zwang mit bewaffneter Exekution gegen die widerstrebende Reichsabtei Werden war es ihm dabei nicht angekommen. Und so gefahrvoll, ja abenteuerlich die Fahrt durch die natürlichen Felsengen und an den vielen Mühlen vorbei auch war, so hatte sich doch schon ein bescheidener Absatz von Steinkohle am Niederrhein entwickelt.

Durch diese Transportverhältnisse wurde nun die gesamte Gliederung der Volkswirtschaft im deutschen Westen und Süden bestimmt. Bei einer so maßlosen Verteuerung der Frachtkosten konnten nur noch wenige Waren vom Verkehr aufgenommen werden, alle übrigen mußten im Produktionsgebiete selber verkauft werden. Auch die übrigen Maßregeln der territorialen ebenso wie der städtischen Wirtschaftspolitik hatten absichtlich oder unabsichtlich den Erfolg gehabt, die einzelnen Gebiete in sich abzuschließen. Die Beziehungen des Oberrheins zum Niederrhein waren viel dürftiger geworden, als sie es bis zum 16. Jahrhundert gewesen waren. Schon im Anfang des 16. Jahrhunderts hatte Markgraf Christoph von Baden die Pfälzer Nachbarn vor weiteren Belastungen des Verkehrs gewarnt: Man habe es bei Menschengedenken erlebt, wie die Elsässer Weine hierdurch vom Rhein verdrängt worden seien, man solle sich hüten, nun auch noch das letzte, das Holz, zu verdrängen. In der Tat wurde seit dem Dreißigjährigen Kriege das Holz

des Schwarzwaldes und Spessarts die einzige nennenswerte Ware der Talfahrt. Vergebens suchte der geniale Karl Ludwig von der Pfalz die Ausfuhr von Getreide und Wein aus seinem Gebiete nach den Niederlanden zu erreichen; diese Waren ertrugen die Transportverteuerung nicht mehr, vergebens gründete er in richtiger Voraussicht seiner späteren Bedeutung Mannheim; es blieb nur eine Oase des freien Verkehrs, und ebenso vergebens versuchte in den letzten Jahren des 17. Jahrhunderts der geistreiche Kölner Bürgermeister v. Beyweg eine Galeerenflotte und einen durchgehenden Handelszug auf den Rhein zu bringen —, man rückte nicht um einen Schritt vorwärts. Nur die Frankfurter Messe brachte einmal im Jahre Leben in diese öde Stille; sie war für die deutsche Volkswirtschaft dasselbe, was der Jahrmarkt für eine kleine Stadt ist. Trotzdem waren während des 18. Jahrhunderts in den verschiedensten Gegenden des westlichen Deutschlands Industrien, die auf gute Verkehrsmittel angewiesen waren, emporgewachsen. Sie waren sämtlich weit mehr auf den Absatz in die Ferne, als auf den der Nachbarschaft angewiesen; denn nach der Absicht ihrer Besitzer sollten sie lieber Geld ins Land bringen, als in der Heimat die gewohnten Kreise des Handwerks stören. Durfte doch in Köln bis zum Ende der Reichsfreiheit kein Messer verkauft werden, das nicht von einem zunftmäßigen Kölner Schmied verfertigt war, d. h. auf das er nicht wenigstens sein Zeichen geschlagen hatte; und das, während im benachbarten bergischen Lande längst eine Kleineisenindustrie für den Export in überseeische Länder arbeitete! Jene Industrien waren denn auch meistens Ableger benachbarter höher entwickelter Länder, die Breisgauer Textilindustrie war völlig abhängig von der benachbarten schweizerischen, die Krefelder von der holländischen. Oder es waren auch diese Industrien wie die Schwarzwälder Uhrmacherei und beträchtliche Teile der bergischen und westfälischen Industrien mit dem Hausierhandel verbunden, der damals seine großen Tage in der Volkswirtschaft erlebte, weil er zähe und schmiegsam sich auch mit den schlechtesten Verkehrsbedingungen abzufinden weiß. Den Wasserweg vermeiden diese hochwertigen Waren ganz. So hat das 18. Jahrhundert, das auch in der Volkswirtschaft so viele Ideen und Organisationen des 19. vorbereitet hat, doch auf dem Gebiete des Verkehrs so gut wie nichts geleistet. Die Freude am Reglementieren, die den Amtleuten und Schreibern dieser Kleinstaaten eingewurzelt war, machte sich zwar auch hier bisweilen geltend, aber sie hielt sich an der Oberfläche, dagegen waren auch wieder nützliche Einrichtungen wie die Kapitelstage in Verfall geraten. So durchaus waren die Mißbräuche miteinander verkettet, daß es unmöglich scheinen mußte, an einem einzelnen Punkte die bessernde Hand anzusetzen. Wo

aber wäre, da alle diese Gebräuche und Mißbräuche sich wieder auf den historischen Zustand des Reiches zurückführten, die Möglichkeit einer Reform von Grund aus auch nur abzusehen gewesen.

Dennoch ist nicht zu leugnen, daß sich in der Friedenszeit des 18. Jahrhunderts das westliche Deutschland im ganzen in einem behaglichen Wohlstand befunden hat, wie er eben auch bei geringem Fernverkehr möglich ist. Unter diesen Umständen mochte in der Tat der eine große unständige Markt, wie er in der Frankfurter Messe gegeben war, jeder anderen Form des Handelsumsatzes vorzuziehen sein. Schließlich muß man aber auch beachten, daß gerade die Schwäche aller dieser Staatswesen eine beträchtliche Milderung in der Durchführung ihrer Maßregeln mit sich brachte. Sieht man näher zu, so bemerkt man, daß die Zolltarife nur auf dem Papier standen, daß sich aber in Wahrheit die Zollpächter überall mit den Schiffern auf ermäßigte Pauschzahlungen abfanden — und sich gut dabei standen. Ähnliches gilt auch von den obrigkeitlichen Frachttaxen. Das war der Charakter der deutschen Kleinstaaterei jener Tage: Statt gründlicher Reformen machte eine behagliche Anarchie, in der die Großen wie die Kleinen den Grundsatz: „leben und leben lassen" befolgten, einen unhaltbaren Zustand erträglich.

Erstes Kapitel.

Die Revolution.

Die französische Revolution fegte die verrotteten Staatsgebilde des Rheinlandes hinweg, sie änderte von Grund aus die sozialen Verhältnisse, namentlich der Landbevölkerung, aber sie hat weniger als auf irgend einem anderen Gebiete auf dem des Verkehrswesens und insbesondere auf dem der Rheinschiffahrt verändert. Wohl kam es alsdann in ihrem Gefolge zu einer rationellen Neuordnung der Schiffahrt durch den Oktroivertrag des Jahres 1804, die formale Ordnung derselben war seitdem für den ganzen Rhein gleichmäßig, und schon hierin lag ein großer Fortschritt gegen die frühere Zerfahrenheit; in materieller Beziehung aber war schließlich nach einigem Schwanken diese Ordnung doch wieder sehr konservativ ausgefallen, und gerade Frankreich und Napoleon persönlich haben diesen ihren Charakter bestimmt. Der Grund liegt nahe: Der Rhein war eine Grenze geworden und mußte trotzdem der Hauptverkehrsweg der Länder auf beiden Ufern bleiben. Daher suchte jeder den möglichst großen Vorteil aus dem Verkehr auf dem Rhein zu ziehen und

den Nachbarn in Abhängigkeit von sich zu bringen; namentlich aber übernahm die französische Regierung zu Gunsten ihrer beiden Departementshauptstädte, Mainz und Köln, die Ansichten über die Verkehrspolitik auf dem Rhein, die hier von altersher herrschten, so sehr sie auch mit ihren übrigen Tendenzen und mit dem Vorgehen auf allen anderen französischen Wasserstraßen in Widerspruch stehen mochten.

Die neuen Behörden, welche sofort nach der Eroberung des linken Rheinufers eingesetzt wurden, konnten kaum anders handeln, als zunächst die Reste des Verkehrs, der sich während des Krieges fast ganz vom Rhein auf den Landweg gezogen hatte, zu sammeln und für die alten Berechtigungen ihrer Städte einzutreten. So taten es die neu ernannten Handlungsvorstände von Köln und Mainz, so auch die Rhein-Kommission in Köln, auf welche die Befugnisse der alten Weinschule und des Kaufhauses Gürzenich übergegangen waren. Alles sollte auf den alten Fuß gebracht werden, die völlig veralteten reichsstädtischen Konsumtionsabgaben und der Stapel in seiner schroffsten Anwendung, wieder wurde sogar von jedem Schiffer und Kaufmann der Eid verlangt, daß die stapelhaltende Ware noch unverkauft sei. Im seltsamen Gegensatz zu diesem reaktionären Verhalten stehen nur die Formen voll schwungvoller Phrasen, die dem revolutionären Sprachgebrauch entlehnt wurden. Der Stil schwankte freilich: bis zur endgültigen Abtretung übersetzt man noch ins Deutsche, und der Maire von Köln erscheint als „der Bürger Maier", nachher handhabt man das Französische bis zu dem Punkte, wo es ausgeht und wo alsdann in den Frachtlisten „le nommé Schellfisch" erscheint. Der Kommissar der Republik, Rudler, suchte überall so schonend wie möglich zu verfahren, aber er war öfters machtlos gegen die Willkür der Generäle. Bald nach der Okkupation legte der General Olivier eigenmächtig einen Zoll auf alle Waren, die vom linken aufs rechte Ufer gingen. Der Rat wußte nichts Besseres, als einstweilen die Beträge vorzuschießen und dies durch den Handlungsvorstand der Bürgerschaft anzeigen zu lassen. — Es war das erste Aktenstück der späteren Handelskammer. — Im Dezember 1798 hatte man von den französischen Zivilbehörden die Aufhebung dieser Kriegssteuer erlangt, aber der General erklärte: An das, was die régie nationale verfüge, habe er sich nicht zu kehren, die Stadt aber habe zu gehorchen; und der Stadtrat mußte ihn höflich um Verzeihung bitten. Man erkundigte sich hierauf bei der Handelskammer in Straßburg, die auch nur den leidigen Trost gab: Nach der völligen Einverleibung werde es nur noch Douanen und keine Wasserzölle, die Frankreich nicht kenne, geben.

Gerade die Douane aber fürchtete man, und an die Wasserzölle war

man gewöhnt! Daß jedoch die Zollgrenze an den Rhein vorgeschoben wurde, war nicht zu vermeiden; in der Herstellung der völligen und ungetrennten Wirtschaftseinheit sah man in Frankreich mit Recht den größten wirtschaftlichen Fortschritt der Revolution Einen Augenblick hoffte man noch in Mainz, eine Stellung wahren zu können, wie sie das Elsaß unter dem ancien régime gehabt hatte. Die städtischen Behörden reichten Rudler Betrachtungen über die Zollgrenze ein[1], die zwar mit dem Ausdruck lebhafter Freude, daß Frankreich seine natürlichen Grenzen wiedererlangt habe, begannen aber mit der kleinlauten Klage, daß Mainz darüber zu Grunde gehen müsse und daß mit der Trennung vom Rheingau sein Weinhandel sofort dahin sei, schlossen. Sie baten inständig, die Zollgrenze einige Meilen vom Rhein zu ziehen, und sie stellten in Aussicht, daß sie alsdann bei nötiger, weiterer Begünstigung Frankfurt endlich unterkriegen würden; — denn das war nun einmal seit mehr als drei Jahrhunderten das ceterum censeo der Mainzer. In Mainz wie in Köln kam es bei der Einführung der Douane zu Zusammenrottungen, die den Stadtkassen nachträglich teuer zu stehen kamen[2]. Den Handelsstand hatte man einigermaßen beschwichtigt, indem man ihm einen Freihafen, ein entrepot réel, in Aussicht stellte[3]. Zur Ausführung gelangte dies vorläufige, unverbindliche Versprechen erst i. J. 1802. In alle altgewohnten Verkehrsbeziehungen schnitt die Douane scharf und plötzlich hinein. Daß es absoluter Widersinn, die Zollgrenze auf die Verkehrsstraße zu legen, zeigte sich auf Schritt und Tritt; war doch sogar die Geldausfuhr verboten, was jedesmal, wenn der Kölner nach Deutz, der Mainzer nach Kastel ging, eine zollamtliche Kontrolle seines Beutels erforderte. Die Verfolgung aller englischen Waren, und die Schikanen der Kasuistik, was als solche anzusehen sei, waren von Anfang an so lästig auf dem linken Ufer, wie sie es nach der Verhängung der Kontinentalsperre allgemein werden sollten. Wenigstens den gewöhnlichen Marktverkehr mit frischen Lebensmitteln sah man sich bald genötigt zu erleichtern, um so schärfer hielt man aber auf dem verhängnisvollen Verbot der Getreideausfuhr[4]. Durchzuführen war es nicht; die Bewohner des Taunus und Westerwaldes und des Bergischen waren schlechterdings angewiesen auf die linksrheinische Zufuhr, der Schmuggel mußte helfen und wurde offenkundig betrieben: wer über die Mitte der Strömung sein Boot gebracht hatte, war mit der verbotenen Ladung im Sicheren, denn der Talweg

[1] Köln H. K. Diese considérations sind Bockenheimer entgangen, auf dessen treffliche Darstellung der Einführung der Maut im übrigen zu verweisen ist.

[2] Für Köln Akten des Rheinkommissariats, für Mainz Bockenheimer 342.

[3] Köln. Handelskammer. [4] Vgl. M. Lehmaun, Stein Kap. 2.

bildete nach dem Luneviller Friedensschluß die Grenze. Die Mautbeamten, selber schlecht bezahlt und vom Volk so wie so als Plünderer angesehen, plünderten nun wenigstens Untertanen und Staatskasse gleichmäßig; i. J. 1802 war es soweit gekommen, daß sich, wie offiziell mitgeteilt wird, abberufene Mautbeamte in bewaffneten Banden unter Anführung von Chefs organisiert hatten. Damals verlangte der Präfekt Jollivet in einem Aufsehen erregenden Memoire „sur le Thalweg", daß der Artikel des eben abgeschlossenen Luneviller Friedens abgeändert und den französischen Mautbeamten die Verfolgung von Konterbande bis ans jenseitige Ufer gestattet werde. In den Gegenschriften, die dieses Verlangen hervorrief[1], wurde mit Recht hervorgehoben: „Der arme Landmann auf dem rechten Ufer will sich mit diesem lebensgefährlichen Schleichhandel gar nicht bereichern, er will nur nicht verhungern." Um so größer war die Erbitterung, weil man fortwährend sah, daß Getreidespekulanten, die der kleine Mann noch von altersher als seine Gegner ansah, die Ausfuhr im großen erlaubt wurde, wenn sie sich mit der Douane zu stellen wußten. Schließlich war das freilich die einzige Möglichkeit für die linksrheinischen Landschaften, ihren Überfluß los zu werden. Mit Recht wurde in jenen Schriften betont, daß mit einzelnen Freihäfen wenig geholfen sei, daß man vielmehr den ganzen Rhein als Freihafen für den Transit erklären müsse. Der Maire von Bonn, Joseph Eichhoff, stellte in seinem Schriftchen in diesem Sinne ein Normalstatut zusammen, wie sich Douane und Verkehrsinteresse vereinigen ließen. Dieser merkwürdige Mann war der Oberkoch des letzten Kurfürsten von Köln gewesen, und nachdem die Behörden des Kurstaates ihrem flüchtenden Herrn fast alle nachgefolgt waren, hatte er, der seiner kulinarischen Ausbildung in Paris eine vollständige Beherrschung des Französischen verdankte, sich als Vermittler unentbehrlich gemacht, er war zum Maire von Bonn ernannt worden und bildete nun seine diplomatischen Fertigkeiten und seine praktischen Kenntnisse weiter aus. Abgesehen von einer bei dieser Laufbahn leicht erklärlichen Eitelkeit war er ein musterhafter Beamter, ebenso kenntnisreich wie gerecht. Seine diplomatische Geschicklichkeit, der er, wie wir sehen werden, in höchst verschiedenen Zeiten den bestimmenden Einfluß auf die Gestaltung der Rheinschiffahrtsverhältnisse verdankte, ließ ihn allerdings in entscheidenden Momenten öfters im Stich. Übrigens besserten sich in den nächsten Jahren die Verhältnisse insoweit etwas, als die Förmlichkeiten der Douane, über die anfangs fast am meisten geklagt worden

[1] Betrachtungen über den gegenwärtigen Zustand der Rhein- und Moselschiffahrt von einem Freunde der Handlung, Jahr 10, u. Eichhoff, Mémoire sur les 4 départements réunis de la rive gauche du Rhin.

war, zumal man für die nötige Bekanntmachung schlecht gesorgt hatte, verringert wurden. Die Handelskammer Köln erkannte das i. J. 1805 an, und wünschte nur, daß im Freihafen dasselbe geschehe. Hier blieb die Kontrolle umständlich.

Der Erwerb der Freihafenstellung sollte in den Augen der Mainzer und Kölner eine Verstärkung des Stapelrechtes sein, das sie um keinen Preis aufzugeben dachten. Schon am 10. Thermidor des Jahres 6 (28. Juli 1798) hatte Rudler das Stapelrecht bestätigt; die Meinung, daß Köln und Mainz ohne dasselbe ihre Stellung nicht behaupten könnten, daß also Frankreichs Vorteil am Stapel hänge, wußte man sogleich den neuen Machthabern glaubhaft zu machen. Sofort setzten sich die Handelsvorstände der beiden Städte miteinander in Verbindung und kämpften nun in den nächsten Jahren vereint mit vielen Denkschriften, die immer nur jenen einen Gedanken variierten, bei der Regierung für ihr altes Vorrecht. Auch in der Öffentlichkeit fanden sie einen beredten Vertreter in dem bedeutendsten Juristen der Rheinlande, Daniels, dem bisherigen Leiter des kurkölnischen Justizwesens und Professor des Rechtes an der Bonner Akademie. Er lebte damals ohne Amt in seiner Vaterstadt Köln, bis ihn Napoleon als einen der hauptsächlichsten Mitarbeiter an seinem Justizwerk nach Paris zog. Man hat von Daniels bemerkt, daß er immer nur den einen Beruf des Juristen ohne jede politische Stellungnahme mit voller Hingebung und strenger Unparteilichkeit gepflegt habe, in der Überzeugung, daß, wie auch die Staatsverfassung wechsele, die Pflege des Rechtes unwandelbar seine Fortsetzung nehmen müsse. So hat der merkwürdige Mann, dessen Büste im Kölner Oberlandesgericht wie ein Symbol steht, mit der gleichen Hingebung, ohne daß ihn deshalb je ein Tadel getroffen hätte, den alten Kurfürsten, Napoleon, den Oraniern, die ihn als Generalprokurator in Brüssel übernahmen, dienen können, um zuletzt wieder in seine Vaterstadt zurückzukehren und als der erste Präsident des Appellhofes die Grundlagen der Rechtsprechung im Rheinland festzustellen. Von seiner politischen Parteilosigkeit aber hat er eine Ausnahme gemacht: mit einer Leidenschaftlichkeit, die nicht frei von Sophistik war, trat er jederzeit, so 1804 wie 1814 und später, für das Anrecht seiner Vaterstadt auf und suchte die Rechtsbeständigkeit und den unangefochtenen Besitz des Stapels zu erweisen. Mehr als früher in der Kontroverse zwischen dem Kölner Juristen Hamm und dem Düsseldorfer Windscheid, machte man jetzt die Gründe der Billigkeit, des praktischen Nutzens geltend: Der Stapel sollte im Interesse des ganzen Hinterlandes liegen, er entspreche den natürlichen Verhältnissen der Schiffahrt, er befördere, weil er allein den Kölner Spedi-

teuren die Gelegenheit zu Sammelladungen gäbe, die Billigkeit, die Sicherheit, ja sogar die Schnelligkeit der Versendung. Nur waren leider die Kölner und Mainzer immer die einzigen, die von diesen Vorzügen überzeugt waren. Die allgemeine Meinung blieb, daß der Stapel das Haupthindernis der Schiffahrt sei, und dies jetzt umsomehr, da die Douane in denselben Städten ihre Hauptdirektionen habe [1]. Zuerst kam, wie man behauptete, nur auf Veranlassung der Frankfurter Spediteure, auf dem Rastatter Kongreß die Aufhebung zunächst des Mainzer Stapels in Anregung, i. J. 1801 stellte die batavische Republik einen gleichen formellen Antrag bei der französischen Regierung bezüglich des Kölner Stapels, und die Reichsdeputation machte sich diese Anträge zu eigen. Mit jener ungewöhnlichen Fähigkeit des Umlernens, die den Grundzug seines Wesens ausmachte, trat der Reichserzkanzler Dalberg, der diese Verhandlungen zu führen hatte, gegen den Stapel auf, sobald es feststand, daß er nicht mehr Kurfürst von Mainz, sondern Fürstprimas in Frankfurt sein werde. Napoleon dagegen gab unzweideutig dem Minister des Inneren seine Absicht zu verstehen, keine der Interessen seiner Städte des linken Ufers zu Gunsten des rechten Ufers zu opfern [2], und schon 1801 hatte der Minister Cretet die Handelsvorstände beruhigt, daß er das Recht dieser beiden französischen Städte mit aller Energie in Regensburg werde geltend machen.

Unterdessen schickte sich der Handel, der sich seit 1798 allmählich wieder belebte, an, sich vom Stapel zu emanzipieren. Den beiden Stapelstädten erregte es großes Unbehagen, als sich i. J. 1800 in einer französischen Stadt, in Koblenz, eine Assoziation von Kaufleuten zusammenfand, um dieses zum Mittelpunkt der Versendungen zu machen und von dort ein System billiger Rangfahrten nach allen Seiten einzurichten. Aus dieser Spekulation wurde nichts, zumal die französische Regierung das Projekt nicht begünstigte; am Oberrhein kehrten sich die Straßburger Schiffer nicht mehr an das Herkommen, sie verdrängten die Mainzer Schiffer fast vollständig von dieser Strecke; die Straßburger Kaufleute stellten sich zwar prinzipiell auf die Seite des gezwungenen Umschlags, aber sie verlangten auch diese Stromstrecke im Jahre 1802 für ihre Schiffe allein [3], nachdem noch kurz vor dem Abschluß des Luneviller Friedens die beiden Handels-

[1] Betrachtungen über den gegenwärtigen Zustand der Rhein- und Moselschiff.

[2] Nach einem Briefe Chaptals vom 5. Oktober 1807 über Napoleons damalige Stellung. Köln. H. A.: „il avait manifesté son intention bien prononcée de ne sacrifier aucune des interêts de ses villés de la rive gauche en faveur de la rive droite.

[3] Bodenheimer 340 und 348.

kammern einen Vergleich geschlossen hatten, nach welchem in beiden Häfen dekadenweise — noch war man nicht zur Wochenberechnung zurückgekehrt — immer zwei Straßburger Schiffer laden sollten[1]. Weit bedrohlicher erhob sich die Konkurrenz von Düsseldorf. Die dortigen Kaufleute richteten wiederholt Denkschriften an die französische Regierung über die Aufhebung des Stapels. Köln war schon damals eifersüchtig, weil die Düsseldorfer nun auch Einfluß auf die Festsetzung der Frachttaxe verlangten, und solange Düsseldorf, bis zum Luneviller Frieden, französisch war, erreichte es in der Tat für sich eine Erleichterung, die freie Fahrt wenigstens bis Koblenz. Es wollte sie natürlich auch nachher behalten und machte öffentlich bekannt, daß die Vorbeifahrt bei Köln gestattet sei. Darauf wurde 1802 ein Düsseldorfer Schiff vom Präfekten auf dem Rhein vor Köln beschlagnahmt. Köln stellte sich auf den alten schroffen Standpunkt, daß auch alles Aufbrechen der Ladung auf der Fahrt von Holland bis Köln verboten sei; es wollte Düsseldorf auf die alte, dürftige Beurtfahrt von Köln aus, die nur sechs Teilnehmer mit zwei wöchentlichen Fahrten hatte, beschränken.

Das half einstweilen wenig, denn Düsseldorf entwickelte sich nun selber als Umschlagsplatz. Das altübliche Umfahren des Stapels von Düsseldorf nach Zündorf kam jetzt erst recht in Schwung, ebenso wie die entsprechende Manipulation zwischen Kostheim und Biebrich. Die Kölner Handelskammer ließ sich in eine bittere öffentliche Debatte mit den „Ausstreuungen" der Düsseldorfer ein und suchte, ohne viel Glauben zu finden, darzulegen, daß die Gefahr der Konfiskation außer für englische Waren in Köln nicht so schlimm sei, daß die Formalitäten auch ihr Gutes hätten, und daß mit der doppelten Umladung in Düsseldorf und Zündorf doch keine Verbilligung und Beschleunigung verbunden sei[2]. Abgesehen von dem bloßen Umfahren veranlaßten aber die Düsseldorfer, nachdem sie erst eine direkte Fahrt nach Holland eingerichtet hatten, auch einen fortlaufenden Warenzug bis Frankfurt, wobei ihnen, wie die Kölner klagten, der sehr viel bessere Zustand der Landstraßen auf dem rechten Ufer zugute kam. Wie sehr die Düsseldorfer im Vorteil waren, sieht man aus den Verhandlungen Kölns mit den Holländern über die Herstellung der Frachttaxe. Köln mußte damals (1799—1804) einen Zuschlag von 9 % zahlen, der Düsseldorf erlassen blieb. Die Holländer erwiderten kaltblütig: Wenn der Schiffer nach Köln *eine* Fahrt mache, könne er nach Düsseldorf 3 bis 4 machen und bekomme dort außerdem die Kaiserswerther und preußischen Zölle wiedererstattet.

[1] Eckhart 272.
[2] Bei Schirges 65 f.

Gegen die aufstrebende Hauptstadt des bergischen Landes fand Köln einen Bundesgenossen in der Eifersucht des clevischen Haupthafens Duisburg. Denn so war und blieb es nun einmal am Rhein, daß zwar alle Rheinhäfen einschließlich Hollands Front machten gegen den konkurrierenden Landweg von Hamburg nach Frankfurt, daß aber jeder einzelne möglichst viel Verkehr vom Nachbar ab und an sich ziehen wollte. Man mag sagen: So ist es bis auf den heutigen Tag geblieben, nur daß diese unablässige Eifersucht jetzt nicht mehr lähmend sondern anspornend wirkt. Der preußische Staat nahm seine Stellung in allen Rheinschiffahrtssachen nur mit Rücksicht auf Duisburg, wie sich denn auch die Kameralisten der dortigen Universität rühmten, daß sie das preußische Gutachten für den Regensburger Reichstag verfaßt hätten[1]. „Wenn Düsseldorf seine gigantischen Pläne gelingen, ist es auch mit Duisburgs Handel vorbei" heißt es in einem der zahlreichen Schreiben des Duisburger Handelsstandes nach Köln. Zunächst verlangte man 1800 von der preußischen Regierung einen Differenzialzoll für die Düsseldorfer Schiffe, den Struensee nicht nur bewilligte, sondern auch von freien Stücken noch erhöhte. Köln gegenüber erklärte sich Duisburg zur Anerkennung des Stapels bereit, wenn man ihm nur eine regelmäßige Rangfahrt bewillige. Selbst hieran ging Köln nur zögernd. Recht rasch hatten sich die alten Reichsstädter mit dem Stolz der Zugehörigkeit zu einem Großstaat erfüllt: als Duisburg auch einige Bedingungen stellen wollte, schrieb Köln im Jahre 1804 hochmütig zurück: „Man möge doch die Bedeutung und Macht ihres Souveräns und des klevischen in vergleichenden Betracht ziehen". Im übrigen behandelte man den weitaus wichtigsten Teil der Duisburger Schiffahrt, die Kohlenschiffahrt grundsätzlich schlecht. Die Kohlenschiffe waren zwar insgesamt stapelfrei, da sie regelmäßig nur an je einen Besteller gingen, dafür aber schloß man sie auch von allen anderen Frachten aus (1805), weil sich, wenn sie Stückladung nehmen dürften, bald kein anderer Schiffer mehr würde halten können; außerdem seien sie auch für andere Waren zu schmutzig.

Die Douane hatte dem Rheinverkehr große Erschwerungen gebracht, mit dem Stapel war, von kurzen Schwankungen abgesehen, alles beim alten geblieben, dagegen schien in den Verhältnissen der Schiffahrt die Revolution in der Tat eine grundstürzende Veränderung vorgenommen zu haben; aber binnen kurzem stellte sich auch hier heraus, daß der Wunsch fehlte, von den neuen Möglichkeiten Gebrauch zu machen, und gerade hier

---

[1] So die Schreiben an die Handelskammer Köln. Die betr. Akten selber Berliner Staatsarchiv, Rheinschiffahrt 29. Cf. Schirges 64 f.

erfolgte binnen kurzem eine vollständige Reaktion[1]. Durch das Gesetz vom 14. Juli 1791 war die Gewerbefreiheit auch für die Schiffahrt eingeführt worden, bei der Okkupation der Rheinlande fand selbstverständlich dieses Gesetz sogleich Anwendung, die alten privilegierten Zünfte verloren damit ihre rechtliche Existenz, aber man duldete sie unter der Hand, und als nach einigen Jahren der Präfekt von Mainz hieran Anstoß nahm, ließ man eine etwas sophistische Erläuterung durchgehen, wonach die Zunft sich nur noch für eine Privatgesellschaft, die aus der alten Korporation hervorgegangen sei, erklärte. In der letzten Zeit der kurfürstlichen Herrschaft hatten sich einige schwache Reformbestrebungen in der Schifferschaft geltend gemacht; wenn jetzt umgekehrt die Schiffer wieder nur in den äußersten Beschränkungen ihr Heil sahen, so erklärt sich das zum Teil daraus, daß man vor der Revolution auf eine beständige Steigerung des Verkehrs, bei der die alte Privilegienwirtschaft unzuträglich erscheinen mußte, rechnen konnte; jetzt dagegen suchte bei dem allgemeinen Rückgang jeder eifersüchtig sich seinen Anteil an dem Rest zu sichern. Der Umschlag in der Stimmung, sobald man das Alte, an dem man ja nur wenig hatte ändern wollen, völlig zertrümmert sah, war aber auch psychologisch erklärlich; er führte zu einer starr reaktionären Gesinnung, die bis zur Aufhebung der Zunftverfassung unbelehrbar blieb.

In Köln und Mainz selbst änderte sich allerdings nichts, nur wenige Schiffer, die man später als Eindringlinge zu verdrängen suchte[2], wagten es, hier sich außerhalb der Gilden zu etablieren, aber wo ihr Machtbereich aufhörte, machte sich der Einfluß der Gewerbefreiheit geltend. Der seltsamste Widerspruch ergab sich[3]: auf der deutschen Seite ließen die Zollbeamten nach wie vor nur den Schiffer zu, der einen Lehr- und Zunftbrief — von Zünften jetzt französischer Städte, die dort als solche nicht mehr bestanden! —, aufwies, sie forderten für jedes Schiff einen geprüften Steuermann, sie kontrollierten die Sicherheit und Verladung der Schiffe. Von alledem war seit 1798 auf dem französischen Ufer keine Rede; in den kleinen Orten wurden eine Menge Patente gelöst, man sparte den Steuermann und diese ungelernten Schiffer mit kleinen Fahrzeugen bewarben sich um die Spediteure. Weit wichtiger war es noch, daß die Nebenflüsse geöffnet wurden; Rudler hatte sofort auf der Mosel die freie Schiffahrt hergestellt, eine Menge von Schiffern kam nun aus der Mosel aber ebenso von der Nahe und der Lahn,

---

[1] Eckert 8f., 62f. Hierzu bietet das Material der Kölner H.K. manche Ergänzungen.

[2] Eckert 41.

[3] Hierüber: Betrachtungen über den gegenwärtigen Stand der Schiffahrt 1802.

auf den Rhein. Die Moselschiffer waren mit der Änderung wohl zufrieden, nur klagten sie über die vom französischen Frachtrecht vorgeschriebenen Formalitäten; „denn die meisten unter ihnen, die doch ganz brauchbare Leute seien, könnten nicht lesen. Sie würden ja in Zukunft Jahre auf einer Schule zubringen müssen!“ — eine Zumutung, die den Schiffern und ihren Auftraggebern einstweilen ganz unerhört schien. Die Kölner Handelskammer aber klagte, daß man jetzt jeden Tag neue und bisher unbekannte Formen von Schiffen auf dem Rheine sehe.

Auf dem Mittelrhein erwuchs also plötzlich eine Konkurrenz kleiner Schiffer von zweifelhafter Befähigung, ohne daß sich der Verkehr als solcher vergrößerte; anders machte sich auf dem Niederrhein die Gewerbefreiheit geltend. Hier erhob sich im Jahre 1799, als auf den Rhein überhaupt erst wieder Leben kam, ein vereinzelter Großbetrieb. Ein holländischer Schiffer, Gerret Meyer assoziierte sich mit einigen anderen, er verfügte über 12 große Schiffe, mit denen er beständig lud, ohne auf Reihenfahrt und Frachttaxen Rücksicht zu nehmen, dabei übernahm er selbständig die Spedition, was vollends unerhört war; die selbständige Stellung, die Düsseldorf ein paar Jahre lang einnahm, verhalf ihm hierzu. Gegen die Vorwürfe, daß er ein Monopol anstrebe, verteidigte er sich mit der in der Flußschiffahrt noch neuen Begründung, daß er nur wie jeder Spediteur sein Geschäft durch Intelligenz zu erweitern suche.

Allen diesen Neuerungen stand der Handelsstand noch durchaus ablehnend gegenüber. So viel Grund man von jeher gehabt hatte, mit der Überteuerung und der Langsamkeit der Schiffer unzufrieden zu sein, — eben stellte 1799 die Kölner Handelskammer mit Entrüstung fest, daß ein Mainzer Gildenschiffer von Frankfurt nach Köln zwei Sommermonate gebraucht habe —, so wenig konnte man sich doch mit der Gewerbefreiheit befreunden. Es wurde den Kaufleuten selber unheimlich dabei. Zuverlässigkeit und Ordnung schienen ihnen nun einmal untrennbar von der Gildeneinrichtung und die regelmäßige Festsetzung der Fracht durch die Beteiligten schien ihnen den wechselnden Vorteilen, die die Konkurrenz bot, noch weit vorzuziehen. Gegenüber der Verwahrlosung, in die die Schiffahrt auf dem Mittelrhein geraten war, ist ein solcher Standpunkt wohl begreiflich, aber mit dem gleichen Mißtrauen wandte sich die Kölner Handelskammer auch gegen Gerret Meyer, sie bedauerte, daß man ihm nach der jetzigen Patentgesetzgebung das Handwerk nicht legen könne, hoffte aber, daß die Einrichtung einer neuen Rangfahrt ihn verdrängen werde.

Auf eine solche, also auf eine starre Regelung der Schiffahrt, setzte man wieder die Hoffnungen. Mit der batavischen Republik knüpfte Köln sofort

wieder die Verhandlungen über eine Beurt an, die alte Frachtliste von 1772 wurde dabei erneuert; 1800 kam sie mit Rotterdam, 1802 mit Amsterdam zustande. Alle Wochen sollte je ein Schiff von höchstens 120 Last ohne Anhänger mit 14 Tagen Ladefrist abgehen. Nach Amsterdam fuhren 31 Schiffer, sodaß in der Tat bei Wahrung des Ranges jeder nur regelmäßig eine Fahrt im Jahr machen konnte. Später einmal auf zwei zu kommen erschien als ein unerreichbares Ideal. Die altübliche Unzufriedenheit mit der Rangfahrt ließ nicht auf sich warten. Die Rangschiffer verlangten sogar wiederholt, daß Traß, Tuff und Steine, die bisher immer stapelfrei gewesen waren, der Umladung in Köln unterworfen würden, damit sie selbst mehr Fracht hätten. Unablässig beschwerten sich die kleineren Schiffer, daß ihnen der Rang nur schade, da sie doch die erlaubten 120 Last nicht laden könnten, die großen aber fühlten sich wieder benachteiligt, weil sie zwar bei dem jämmerlichen Zustand des Fahrwassers Leichter mitführen mußten, aber zur eigentlichen Fracht sie nicht benutzen durften. In Holland lagen wieder die Schifferschaften der einzelnen Städte in erbitterter Fehde. Utrecht stand gegen Amsterdam, Dortrecht gegen Rotterdam. Die Dortrechter beschwerten sich, daß sie, obwohl sie in der Beurt waren, schlimmer als in den Zeiten des Dortrechter Stapels, der doch nur einige Waren traf, jetzt überhaupt nicht mehr nach Rotterdam fahren dürften, sondern zu Gunsten der sogenannten Rasphuisschiffer in Dortrecht umladen müßten, während die Rotterdamer durchfahren durften. So hatte es die Rotterdamer Handelskammer zu Gunsten ihrer Mitbürger verfügt. Köln nahm sich der Dortrechter energisch an, bekam aber zu hören, daß es unbillig die Dortrechter beim Range begünstige und sogar die Scheidelinie zwischen Amsterdamer und Rotterdamer Beurt nicht innehalte.

Auch die oberrheinischen Schiffer kamen im Jahre 1800 um Einrichtung einer von beiden Stapelstädten bestätigten Rangfahrt ein, damit sie in Köln besseren Schutz gegen fremde Konkurrenz hätten. Zu einer solchen kam es zwar einstweilen nicht, aber schon von 1799 ab hatte in Mainz das Handelskomitee von sich aus eine Rangliste der Schiffer aufgestellt, und die Kontrolle in die Hand genommen, der sie durch die Drohung mit dem Ausschluß von der Ladung Nachdruck zu verschaffen wußte. Ähnliche Klagen und Zwistigkeiten wie am Niederrhein spielten sich auch hier ab[1].

Mit der Einrichtung von Rangfahrten war die Festsetzung der Fracht notwendig verbunden. Am Niederrhein zogen sie sofort wieder die Holländer

[1] Eckert 40.

allein an sich und ließen den Kölnern nur eine Scheinbeteiligung; wir sahen schon, wie diese nicht einmal im stande waren, die günstigere Behandlung Düsseldorfs zu verhindern. Von Holland nach Köln wurde für den Zentner im Durchschnitt 72 Kr. = 2 Fr. 58 Cts. festgesetzt[1]. Nach dem Wiederausbruch des Krieges mit England, als die Getreidepreise stiegen, gingen sie sogleich wieder auf 80 Kr. = 2 Fr. 86 Cts. in die Höhe. Auf dem Mittelrhein hatte die Fracht bis Mainz bei der Wiederaufnahme des Verkehrs auf dem unerhörten Stand von 70 Kr. pro Zentner gestanden. Es bedurfte jenes bedrohlichen Auftretens eines Koblenzer Konsortiums, das seine projektierten Rangfahrten mit Mosel- und Lahnschiffen durchführen wollte, um die Rheinschiffer zu einer Herabsetzung zu bewegen. Vorübergehend stellte sich nun die Fracht auf 30 Kr. (1 Fr. 7 Cts.), aber schon im Jahre 1802 kam die Handelskammer Köln wieder auf 40 Kr. überein, worin dann aber nur die deutschen Zölle enthalten waren, weil man noch nicht wußte, wie sich auf der französischen Seite die Zölle stellen würden. Am Jahresschluß mußte die Handelskammer den Kaufleuten mitteilen, mit großer Mühe habe sie 55 Kr. erlangt, das sei zwar hart, aber das allein Mögliche. Jenes plötzliche Sinken im Jahre 1800, als sich die Konkurrenz nur von ferne zeigte, hatte den Kaufleuten noch nichts gelehrt. Die Frachten am Oberrhein stellten sich, wenn man die ungewöhnlichen Schwierigkeiten der Fahrt in Betracht zieht, im Verhältnis billiger. Von Mainz bis Straßburg kam auch noch 1804 die Fracht auf 2 Fr. 90 Cts., etwas mehr als von Rotterdam nach Köln. Allerdings wollten die Mainzer Schiffer auch nicht sehr gern zu diesem Preis die gefährliche Strecke, auf der geleichtert werden mußte, befahren. Die Gesamtfracht von Holland nach Straßburg betrug damals 7 Fr. 74 Cts. Doch kamen überall an Courtage und Speditionsgebühren, die man auf 14 % veranschlagte und an Krahnengebühren beim Stapel so viele Kosten hinzu, daß man summarisch am Anfang des Jahrhunderts 10 Fr. für den Zentner Rotterdam—Straßburg rechnete.[2] Nach einer sehr oberflächlichen Schätzung stellte man dem 25 Fr. Kosten der Landfracht gegenüber. Billiger war jedenfalls stets, selbst nur bis Frankfurt, das allein in Frage kam, die Wasserversendung, aber der französische Douanendirektor hob hervor, daß sie auch um so gefähr-

[1] Die authentischen Zahlen enthält eine Denkschrift des Directeur des Douanes, die zur Vorbereitung der Oktroiverhandlungen aufgesetzt wurde. Köln. H. K. Dazu die laufenden Akten der H. K. Die Berechnungen von Ockhart, Der Rhein, 130 f., dem Eckert 50 f. folgt, weichen davon etwas ab. Schirges 57 scheint die seinen ebenfalls der offiziellen Denkschrift entnommen zu haben.

[2] 8 Fr. für die Talfahrt.

licher sei als die Landfracht: noch fehlte jegliche Versicherung. Zum Unterschied von den langsam beweglichen und für jede Schiffahrtsperiode genau bekannten Wasserfrachten schwankten die Landfrachten stark, bei schlechter Witterung und unvorhergesehenem Warenandrang kamen binnen zwei oder drei Tagen große Sprünge vor. Für den Hauptmarkt des Jahres, die Frankfurter Messe, konnte man sich kaum auf sie verlassen. Es war eben doch in der Zeit von 1793—1798 nur der Krieg, der den Handel vom Rhein verscheuchte, und nach 1798 die Furcht vor der Douane mit ihren Formalitäten und ihren drohenden Konfiskationen. Unumwunden gab im Jahre 1804 der Douanendirektor dies selber zu.

Er gab damals eine ziemlich genaue Vergleichung des Zustandes vor und nach der Revolution. Vor derselben gingen im ganzen auf dem Rhein gegen 1100 Schiffe[1], von denen 6—800 jährlich den Kölner Hafen anliefen. Im Jahre 1789, das man als Normaljahr ansehen konnte, betrug hier der Verkehr — es war bei herrschendem Stapel — 1 175 151 Zentner. In dieser Zahl war aber Wein, Branntwein, Essig — man weiß nicht recht warum —, ausgeschlossen, ebenso etwa 14 500 Malter Getreide. Da der Getreideverkehr immer nur ein gelegentlicher, und vom Ausfall der Ernte abhängig war, rechnete man ihn nicht in die gewöhnliche Statistik[2]. Man wird nicht fehl gehen, wenn man den Gesamtverkehr des Kölner Hafens auf 1 1/2 Millionen Zentner annimmt. Etwa ein Viertel der angefahrenen Waren blieb damals in Köln, das Übrige war Transit. Von 1793—97 war die Schiffahrt so gut wie unterbrochen, im Jahre 1800 war der Verkehr nur 327 160 Zentner[3]. Alsdann hob er sich und vor dem Beginn der Feindseligkeiten im Jahre 1803 rechnete der Douanendirektor wieder zwei Drittel des Umschlags von 1789. Die Milderung der Douanenformalitäten hatte dies günstige Resultat gehabt und es hielt, dank der Einrichtung des Freihafens, sogar in den ersten Kriegsjahren noch an.

Ähnlich war die Güterbewegung in Mainz[4]. Hier hatte der Umschlag

---

[1] sc. Fahrten. Die Anzahl der in der niederrheinischen Gilde vereinigten Schiffe betrug nach Betrachtungen ꝛc. vor dem Krieg 120 Schiffe, nach dem Krieg 70. Dies war auch noch bei Abschluß der Oktroikonvention ihre Stärke.

[2] Die Liste ist offenbar nach der Denkschrift schon bei Schirges 14 gedruckt, fälschlich aber auf den Mainzer Hafen (!) bezogen. Der gleiche Irrtum p. 56 für das Jahr 1800.

[3] Man muß sich bei dieser Zahl freilich daran erinnern, daß damals Düsseldorf den Hauptteil des Verkehrs aufnahm, aber auch vom Rhein ablenkte.

[4] Eckert 14 und 52. Seine Zahlen entstammen besonders Lehne, Lage des Handels im Departement Donnersberg, der mir nicht zugänglich war.

des Hafens in der Zeit von 1770—92 im Durchschnitt 667 083 Zentner betragen, also etwa die Hälfte des Kölner Verkehrs, er hatte sich selbst in der Kriegszeit 1792—97 noch auf 260 000 Zentner belaufen, allerdings mit großen Schwankungen, wie die Krahnengefälle zeigen, die wild auf- und abstiegen. Die ersten Jahre der Douane aber brachten eine fortdauernde Depression auf einen Durchschnitt von nur 193 770 Zentner. Seit dem Jahre 1801 wurde auch hier der Tiefstand überwunden. Wenn wir nach den Krahnengebühren allein schließen dürfen, so wäre schon beim Abschluß des Oktroivertrages der Umfang des früheren Verkehrs verdoppelt gewesen. Der Oktroivertrag schien ein weiteres Aufblühen zu sichern; wir werden aber sehen, wie rasch diese Hoffnungen durch die Kontinentalsperre zu nichte gemacht wurden.

So war denn in den Verhältnissen der Schiffer zwar dem Anschein nach viel, in Wahrheit aber wenig durch die Revolution geändert worden; viel tiefer griffen die Veränderungen in der Zollerhebung: denn in dieser sprach sich der bisherige politische Zustand aus; und mit der völligen Veränderung des staatlichen Systems mußte auch das bisherige irrationelle System der Gebührenerhebung zusammenbrechen. Aber auch hier hat die französische Regierung sehr bald darauf verzichtet, das theoretische Prinzip, völlige Abgabenfreiheit des Wasserverkehrs, das die Revolution aus der physiokratischen Wissenschaft übernommen hatte, auch wirklich durchzuführen. Sie hat es nicht einmal da getan, wo sie völlig freie Hand hatte, geschweige denn dort, wo sie mit anderen Staaten Vereinbarungen treffen mußte. Auf der Mosel, wo die Zölle von Kochem und Pfalzel noch immer nach einem Tarif von 1728 erhoben worden waren, hatte Rudler ihre völlige Aufhebung verordnet; es hatte das nicht wenig dazu beigetragen, die Konkurrenz der Moselschiffer auf dem Rhein zu erleichtern. Aber nach vier Jahren fand man, daß hierbei die Brücken und Leinpfade verfielen, die Ufer vernachlässigt würden, die Schiffer noch übler daran seien. Jollivet führte daher die alten Zölle wieder ein (29 Nivose 10), und da die französische Verwaltung viel pünktlicher und genauer war als die kurtriersche, so gab es jetzt auch keine Ausnahmen, Abfindungen u. dergl., die in der alten Zeit geblüht hatten. Sogar die Unterhaltung der Brücken von Trier und Koblenz wurde wieder auf dieses Spezialbudget genommen.

Am Rhein hatte bereits Rudler bei der Einrichtung der neuen Departements das Prinzip etwas eingeschränkt, um nur den eigenen Bürgern die Wohltaten der Befreiung zu gewähren. Alle nach Frankreich bestimmten oder überhaupt nur auf dem linken Ufer hin- und hergehenden Waren sollten

vom Wasserzoll frei und nur douanenpflichtig sein. Für die übrigen Waren sollten nur die in Frankreich patentierten Schiffer eine Ermäßigung von einem Drittel gegen die übrigen erhalten. Diese Scheidung war unhaltbar und im Sommer 1800 erließ der erste Konsul ein Edikt (11 Thermidor 8), dem zufolge die früheren Tarife durchweg auf ein Drittel ermäßigt, die Erträge ausschließlich für den Flußbau und den Leinpfad bestimmt wurden. Die Douanenbeamten sollten auch die Wasserzölle erheben, aber getrennt verrechnen. Man hätte glauben können, daß dies gegen früher eine beträchtliche Erleichterung gewesen sei, aber ein Sturm der Entrüstung erhob sich. Die Handelskammer Mainz machte sofort gegen das Dekret Front, sie schlug der Kölner vor, eine Versammlung rheinischer Kaufleute, von der schon öfters die Rede gewesen sei, einzuberufen, der erste Konsul habe seinen guten Willen irreleiten lassen. Die Gefahr, daß die gefürchtete Douane alles visitiere und sich eine oberste Aufsicht über den gesamten Rheinhandel anmaßen werde, sei dringend, der Kaufmann könne nur wünschen, die alten Zollbeamten, die sich mit dem Schiffer abzufinden wußten, beizubehalten. Diesmal gewannen die beiden Handelskammern auch den Präfekten ganz für sich. Der des Roerdepartements sandte ein vorwurfsvolles Schreiben nach Paris: Man werde mit der vermeintlichen Ermäßigung die Stadt Köln und den ganzen Rheinhandel ruinieren; es habe ja gar keinen alten Tarif gegeben, sondern nur jene klugen Beseher, die nach dem Augenmaß schätzten und schon wußten, wieviel zu erheben gut sei; der Minister Cretet habe ja auch bisher auf alle Anfragen geantwortet: es solle alles beim Alten bleiben. Die Umfrage, die nun Cretet namentlich bei den Zollbeamten selbst veranstaltete, hatte überall das gleiche Ergebnis: der alte Tarif war nie angewendet worden, weil er unanwendbar und völlig ungerecht gewesen. Man habe es den Zollbeamten völlig anheimgegeben, wie sie nach Befund des Wetters, der Zeitumstände, der Billigkeit Ermäßigungen zu treffen nötig fanden; ob das Kölner Domkapitel dem beigestimmt habe, wisse man nicht; genug, es habe nicht widersprochen. Über 8—9 Kr. vom Zentner (also $^1/_4$—$^3/_{10}$ der gesamten Fracht) sei nie zwischen Köln und Mainz erhoben worden. In der Talfahrt war bei der großen Verschiedenheit der Frachten, die eben doch immer nur als Rückfracht angesehen wurden, ein fester Fuß unmöglich, gewöhnlich nahm man hier von der reinen Fracht an jeder Zollstelle $^2/_3$ %. Im ganzen aber hielt man es nach der Äußerung eines erfahrenen Mannes so, daß man die Fracht zu drei gleichen Teilen anschlug, von denen der eine für die Kosten des Schiffers, der zweite für seinen Gewinn und die Verzinsung des Schiffes, der dritte für die gesamten Zollgebühren gerechnet wurde. Für die Zu-

kunft wünschten die Zollbeamten selber eine feste Besoldung statt der Anweisung auf die zahlreichen Nebengefälle, die endlich in Wegfall kommen müßten. Eigentlich trat in solchen Äußerungen die völlige Unhaltbarkeit des bestehenden Zustandes klar zu Tage, aber Bonaparte beschloß, da nun doch eine gründliche und gleichmäßige Ordnung der Angelegenheit in Aussicht stand, die nächsten Jahre hindurch noch alles beim Alten zu lassen; auch die Anordnungen Rudlers kamen wieder in Wegfall.

Noch einmal spielte sich vor der Durchführung der Oktroikonvention eine ähnliche Scene ab, als man wenigstens einige Ordnung in die Art der Erhebung bringen wollte. In Preußen war seit Friedrich dem Großen die Verzollung nach der Fußlänge des Schiffes und nach der Einsenkung eingeführt, worauf man nur nach drei Klassen, der feinen, mittleren, groben Güter, den Zoll erhob, zu einer Eichung kam man freilich nur bei den wenigen im Clevischen selbst gebauten Schiffen. Es kann heute keinem Zweifel unterliegen, daß dies die beste Art der Verzollung ist, wenn sie aber selbst heutzutage nur bei großen, ganz solid gebauten Kähnen durchführbar erscheint[1], so begreift man, daß sie damals außerhalb des Niederrheins nicht anwendbar war. Hier kannte man nur eine Schiffsart, während die Mannigfaltigkeit auf dem Mittel- und Oberrhein seit der Beteiligung der Nebenflüsse immer größer geworden war. Dort begnügte man sich mit der Vorlage der Frachtbriefe, was doch selbst in unserer Zeit kaufmännischer Solidität nur in der großen Seeschiffahrt ausreicht, und mit einem oberflächlichen Überschlag. Dabei blühte natürlich die Defraude, die nach altem Brauch jeder als sein gutes Recht ansah. Daher erregte es nicht geringen Schrecken, als im Jahre 1804 der Kölner Douanendirektor einige Schiffe im Hafen konfiszieren ließ, weil nach einer Stichprobe die Ladung mit der Deklaration nicht übereinstimmte. Sogleich erhob sich der übliche Alarmruf: bei solcher Strenge werde sich aller Verkehr aufs rechte Ufer ziehen. Die beiden Handelskammern vereinbarten wieder energischen Widerstand, die Schiffer und die Handelskammer Köln luden gemeinsam den Douanendirektor zu einer stürmischen Sitzung ein, in der sie ihm die Fülle der Schiffe auf dem rechten Ufer zeigten und ihm einen Widerruf abdringen wollten; auch das conseil général des Departements richtete eine Beschwerde nach Paris. Der Douanendirektor aber beharrte auf seinem Standpunkt; er hatte nur im Auftrag des Ministers gehandelt, der ihn auf seinen Antrag ermächtigt hatte, einzugreifen, da sich der Schlendrian ins unerträgliche gesteigert habe. Er zeigte, daß er den Embargo

[1] Schumacher, Binnenschiffahrtsabgaben p. 213.

schonend verhängt und nur die ordnungsmäßige Bezahlung verlangt habe. Kurze Zeit darauf wurde die Schiffseiche durch die Oktroikonvention Gesetz; eine Regelmäßigkeit der Verzollung griff mit ihr Platz, die vor kurzem noch Schrecken erregt haben würde. Es war die höchste Zeit, daß dieser Verwahrlosung aller Verhältnisse gesteuert wurde. Das aber war nach den Vorgängen der ersten Jahre der französischen Okkupation ersichtlich, daß die neue Ordnung zwar exakt, aber in allen wesentlichen Stücken konservativ ausfallen werde.

Zweites Kapitel.

Der Oktroivertrag.

Man wird bei der Durchsicht der zahlreichen Flugschriften, die vor und nach dem Jahre 1800 über die Neuregelung der Schiffahrtsverhältnisse erschienen, den Eindruck gewinnen, daß niemandem in Deutschland an einer Änderung der Wasserzölle viel gelegen war. Aber wir sahen bereits, daß es nur die Unordnung war, was sie erträglich scheinen und eine grundsätzliche Änderung fürchten ließ. Die Fürsten waren von sich aus vollends nicht geneigt, eine immerhin reichliche und sichere Einnahme aufzugeben. Die französische Republik hingegen hatte an und für sich das klare Prinzip: Eingangszölle und keine Wegegelder irgend welcher Art, für sich angenommen; sie mußte es schon im Laufe der ersten Jahre hier am Rheine einschränken; zuvor aber hatte sie ihm schon bei den ersten Unterhandlungen mit den rechtsrheinischen Staaten Geltung zu verschaffen gesucht. Keineswegs aber war sie deshalb gesonnen, für die Freiheit des Rheinverkehrs überhaupt einzutreten. Das hätte nicht ihrer Grundauffassung des Rheines als einer Barriere, als eines sichernden Festungsgrabens entsprochen. Es gehörte zu der offiziellen Heuchelei des Direktoriums, daß es selbst in Rastatt erklärte: „Bis zu diesem Tage haben die Regierungen bei ihren Eroberungen keine anderen Zwecke gekannt, als die Vergrößerung ihrer Herrschaft, die französische Republik verschmäht diesen dummen Stolz[1]"; bei allen in anmaßendem Ton vorgebrachten Forderungen — Besitz der Brückenköpfe Kehl und Kastel, der gesamten Rheininseln u. s. w. — kehrt immer der Zweck der militärischen Sicherung wieder. Die Reichsfriedensdeputation begnügte sich in ihrem ersten Vorschlag, ohne der Zölle über-

[1] Protokoll der Friedensdeputation zu Rastatt, Session 28, am 26. Februar 1798.

haupt Erwähnung zu tun, wie in früheren Friedensschlüssen nur die Freiheit der Schiffahrt als solche, damit der Rheinhandel keiner willkürlichen Störung ausgesetzt sein möge, zu verlangen, und betrachtete es als selbstverständlich, daß sich diese Freiheit nicht bloß auf die Grenze zwischen Deutschland und Frankreich beziehen werde, sondern daß sie durch eine Übereinkunft mit der batavischen Republik auch bis zum Ausfluß des Rheines festgestellt werde[1]. Gerade das lehnten die französischen Gesandten ab. Nur den beiden Nationen sollte die Schiffahrt gemeinsam sein, die anderen Völker sollten nur mit ihrer Zustimmung und nach den von beiden gebilligten Bedingungen an ihr teilnehmen dürfen[2]. Hiergegen hat die deutsche Friedenskommission fortwährend remonstriert; kleinmütig und ängstlich, wie sie war, suchte sie den Franzosen die Freiheit der Schiffahrt durch den Hinweis annehmbar zu machen, daß ja doch nur befreundete Schweizer und Holländer an der Rheinschiffahrt teil nähmen, aber bis zum Schluß erklärten die Gesandten: die Republik könne nicht jener Ausdehnung des Prinzips zustimmen[3]. Hingegen forderten sie gleich in der ersten Note völlige Freiheit des Transits auf beiden Ufern, Aufhebung aller Wasserzölle und statt ihrer Einführung der Douane auch auf dem rechten Ufer in der Weise, daß nie die Eingangsabgaben des einen Ufers die des anderen überschreiten dürften. Um auch der vorteilhaften Rolle der allgemeinen Völkerbeglückung nicht ganz zu entsagen, fügten sie auch die Erwartung hinzu: Die unermeßlichen Vorteile der Freiheit der Schiffahrt ließen hoffen, daß man außer den Nebenflüssen des Rheines auch die anderen großen Ströme Deutschlands, insbesondere die Donau, für ebenso frei erkläre.

Man möchte vielleicht deshalb dem Rastatter Kongreß die Ehre zuerkennen, zuerst eine internationale Regelung der Freiheit der Schiffahrt auf den großen Strömen, wie sie dann der Wiener Kongreß im Prinzip ausgesprochen hat, angeregt zu haben, zunächst war aber, wie die Hervorhebung der Donau zeigt, dieser Vorschlag mehr als eine Kränkung Österreichs gemeint. Dieses säumte nicht, gegen jeden Eingriff in seine und anderer souveräner Staaten Hoheitsrechte zu protestieren[4], im übrigen verhielt es sich bei der Frage der Wasserzölle, die es politisch nicht interessierten, gleichgültig. Wie immer kam Kurmainz, da sich der bewegliche Dalberg und sein Gesandter Albini schon in ihre späteren Rollen einzuleben begannen, den Franzosen am meisten entgegen: Wenn Frankreich auf der

[1] Protokolle, Session 29, am 6. März 1798.

[2] Note vom 3. Mai 1798, Beilagen zu den Protokollen V p. 5.

[3] Note vom 3. Oktober 1798, Beilagen V p. 184.

[4] Session 44, 11. Dez.

Freiheit des Transits auf dem linken Ufer bestehe, so sei auf die Dauer die Beibehaltung der Zölle auf dem rechten doch nicht möglich. Auch mit dem Ersatz durch Eingangszölle erklärte es sich einverstanden, wenigstens insofern ein Maximaltarif auf beiden Ufern festgestellt würde. Hiergegen freilich erklärten sich alle anderen; denn wie könne man mit einem Federstriche die Tatsache aus der Welt schaffen, daß am rechten Ufer so viele kleine Staaten mit verschiedenen Interessen beständen, in deren Polizei- und Industrieregime das Reich in corpore doch nicht eingreifen dürfe. Für die völlige Aufhebung der Flußzölle erklärte sich nur der Staat, der hieran schon jetzt ein großes und in der sich vorbereitenden Zeit das größte Interesse hatte: Baden. Sein leitender Minister Edelsheim nannte sie ein Opfer für die Berechtigten, aber ein solches für die Wohlfahrt des gesamten Volkes; nur machte er das Bedenken geltend, daß die kostbare Unterhaltung der Wasserstraße in fahrbarem Zustand unterbleiben könnte, wenn die Flußeinkünfte wegfielen. Namentlich aber betonte er, daß jede teilweise Aufhebung wirkungslos bleiben müsse, wenn sie nicht auf die batavische Republik ausgedehnt würde, und daß die Befreiung des Rheines unvollkommen sei, wenn sie sich nicht auch auf Stapelrecht und Schifferzunftzwang erstrecke[1]. Naturgemäß war bei dem großen Übergewicht der Einfuhr zu Berge das Interesse der Uferstaaten an der Zollerhebung um so größer, je näher nach Holland zu sie gelegen waren. In einer preußischen Note[2] sprach sich das offen aus. In ihr warnte das Berliner Kabinett geradezu vor der Aufhebung der Zölle. Den finanziellen Bedenken fügte es volkswirtschaftliche hinzu: das Gleichgewicht zwischen den deutschen Handelsstraßen werde gestört, dem Handel auch der entfernteren deutschen Lande eine ganz neue Richtung gegeben werden, deren Folgen dem Anschein nach für Deutschland nicht vorteilhaft sein würden. Man fürchtete hier eine Verschiebung zu Ungunsten der Weser- und Elbstraßen, die in den vorhergehenden Kriegsjahren emporgekommen waren. Die Bedenken, daß der Wasserbau vernachlässigt werden würde, traten in dieser Note besonders stark hervor: In Preußen allein erfordere der Rheinbau jährlich 80 000 Thlr.; ohne die Zölle werde man sich auf die Sicherung des Grundeigentums gegen Überschwemmungen beschränken, wie es die Clevischen Deichverbände täten, das aber sei ganz verschieden von den Arbeiten, die zur Erhaltung des

[1] Auf besondere Anweisung des Markgrafen wiederholte Edelsheim in der Sitzung vom 2. Juli (Session 4 a) den Antrag auf Aufhebung der Zölle, womit er aber allein blieb. Akten ꝛc. Karl-Friedrichs, ed. Obser III, 114.

[2] Protokolle Beilagen V, 26. 25. Juni. An der Friedensdeputation selber hatte Preußen, da es sich ja in Frieden mit der Republik befand, keinen Anteil.

Fahrbettes dienten. Ohne Zölle werde also der Rhein aus einem Wohltäter zu einem Verwüster des Landes werden. Zu nichts mehr wollte sich Preußen verstehen als zu Einzelverhandlungen zwischen den verschiedenen Beteiligten über die Transitabgaben, ein gemeinsamer Handelstraktat des Reiches mit Frankreich sei ausgeschlossen; es verlangte im Friedensinstrument ausdrücklich die Bestätigung des status quo.

Trotzdem billigte Preußen den Ausweg, den die Reichsdeputation in ihrem Beschlusse eingeschlagen hatte[1], indem sie alle Fragen, die die Rheinschiffahrt, die Zölle, die Mauten beträfen, einem eigenen Handels- und Schiffahrtstraktat zu überweisen bat, zu dessen Abschluß sie selber inkompetent sei. Gegen Stapel und Zünfte, von denen aus uns bekannten Gründen Frankreich schwieg, hatte auch sie sich erklärt. Eine solche Vertröstung auf einen späteren Vertrag war nur eine Ausflucht, und als solche faßten sie auch die französischen Gesandten auf: Man verstehe nicht, entgegneten sie hochfahrend aber unzweifelhaft logisch, was ein Handelsvertrag mit dem Reiche überhaupt sei, da man doch solche nur mit Einzelstaaten schließen könne; alle vorliegenden Gegenstände aber, abgesehen vielleicht von der Douane, gehörten, da sie ein allgemeines, öffentliches, direktes Interesse für das Reich hätten, auch in den Reichsfriedensschluß[2]. Die Verhandlungen nahmen nach mehrfachem Hin- und Herschreiben den auf dem Kongreß üblichen Verlauf. In einem Ultimatum, von dem die Gesandten den Deputierten der kleinen Staaten sehr ernstlich bedeuteten[3], daß die Republik um kein Haar breit weichen werde, gaben sie zwar Stapel und Schifferzünfte preis, verlangten aber für dieses reale Zugeständnis unbedingt die Zollfreiheit des Rheines und seiner Nebenflüsse. Die Reichsdeputation ging jetzt darauf ein, die Aufhebung in den Friedensschluß selber zu bringen, wünschte aber zwei Jahre Frist, worauf die französischen Gesandten nicht mit Unrecht erwiderten: Le provisoire tue souvent le définitif. Die Deputation wollte darauf wenigstens ein Jahr, zuletzt wenigstens sechs Monate Frist, sie machte auch mit Recht darauf aufmerksam, daß die Zölle doch wenigstens gegen die batavische Republik bestehen bleiben müßten, bis man mit dieser eine besondere Übereinkunft geschlossen haben würde. Den Eifer der minder mächtigen Mitglieder der Deputation spornte die Aussicht auf Beute, namentlich war dies bei Baden der Fall, das seine Stellung seit dem Anfang der Revolution gründlich gewechselt hatte und jetzt halb aus Furcht, halb aus Gewinnsucht Frankreich weiter entgegen

[1] Session 45, II, p. 98.
[2] 22. Juni, Beilagen V, p. 25.
[3] Korresp. Karl-Friedr. III, 118.

kam. Ganz ungeniert schrieb Edelsheim als Meinung der französischen Gesandten nach Hause: Wer sich nicht rege, werde auch bei der Indemnisation, da die gebratenen Tauben nicht ins Maul flögen, übersehen werden[1]. Unter den Streitpunkten aber, welche dann doch zur ergebnislosen Auflösung des Kongresses führten, entstammte wenigstens einer den französischen Forderungen der Schiffahrtsfreiheit. Nachdem man auf die allgemeine Erklärung derselben mit der achselzuckenden Bemerkung verzichtet hatte, daß sie als eine Wohltat für Deutschland gemeint sei, beharrten die Gesandten auf der Aufhebung des Elsflether Elbzolls, der Frankreichs Handel schädige. Die Deputation aber war weder in der Lage, noch hatte sie Neigung, in dieses Recht eines einzelnen Reichsstandes einzugreifen.

Unmittelbaren Erfolg haben also die Rastatter Verhandlungen nicht gehabt, dennoch sind sie ein bedeutsames Vorspiel der weiteren Entwicklung. Alle einzelnen Fragen, die nicht nur den Reichstag im Jahre 1803, sondern auch noch den Wiener Kongreß beschäftigen sollten, und die ihre Lösung erst nach 1831 fanden, sind in ihnen zur Sprache gekommen, und die Standpunkte hatten begonnen, sich klarer herauszustellen.

Im Frieden von Luneville griff man zunächst nicht auf die Rastatter Punktationen zurück, nur die Feststellung des Talweges des Rheines als Grenze war aus ihnen herübergenommen, eine Bestimmung, die trotz allem, was vorher darüber geredet war, so unklar wie möglich blieb. Hatten bisher am Oberrhein die Straßburger Schiffer jährlich den Talweg ausgesteckt, so konnte man es doch jetzt unmöglich dem Belieben des Stromes und dem ihrigen überlassen, jährlich die Grenze zu verändern. Aber selbst diese einfache Frage, ob nun der gegenwärtige Talweg in alle Zukunft als Grenze zu gelten habe, mußte erst auf den Reichstag, der sich jetzt anschickte, die Liquidation des Reiches überhaupt vorzunehmen, verschoben werden. Im französischen Staatsrat wurde die Ansicht laut, daß die Souveränität des Rheinstroms beiden Teilen gemeinschaftlich über den ganzen Strom zustehen solle. „Das werde in der Praxis die fortdauernde Unterdrückung des Schwächeren durch den Stärkeren zur Folge haben," meinte der badische Minister Reitzenstein mit Recht[2], bald aber sollte sich zeigen, daß gerade dieser Gedanke für die Reform der Rheinschiffahrt fruchtbar sei; denn aus ihm entsprang die Idee einer gemeinsamen Kontrollverwaltung der Rheinschiffahrt.

Sehr bald griff man in Regensburg auf die in Rastatt erörterten

[1] Korresp. K. Fr. III, 119.
[2] Korresp. K. Fr. IV, 114.

Ideen zurück. Es könnte überraschen, daß man jetzt plötzlich die völlige Aufhebung der Zölle, gegen die sich die Reichsdeputation in Rastatt so skeptisch verhalten hatte, als Ausgangspunkt nahm. Der Grund lag nur zu nahe! Die Fürstenrevolution dieses Jahres, wie Treitschke die Aufteilung des deutschen Reiches genannt hat, suchte überall um die bloße Willkür und Zufälligkeit politischer Entscheidungen ein Mäntelchen des Rechtes zu schlagen: der neue Landerwerb wurde nur als Entschädigung für Verluste ausgegeben, und die unmöglichsten Rechenkunststücke wurden verbrochen, um eine möglichst hohe Ziffer herauszubringen. Da war es denn öhchst vorteilhaft, die Rheinzölle, die man ja ganz wohl nach den fiktiven Sätzen der Zollstellen veranschlagen konnte, mit in die Masse zu werfen. Demgemäß schlug der Indemnitätsplan der vermittelnden Mächte die völlige Aufhebung vor, und dem entsprach der erste allgemeine Beschluß der Reichsdeputation. Nachdem man die Entschädigungen verteilt hatte, die offizielle Heuchelei also überflüssig geworden war, machten sich sofort wieder die alten Bedenken geltend und brachten die Wiedereinführung der Zölle. Nur war es jetzt selbstverständlich unmöglich, die Wiederherstellung zu Gunsten der Einzelstaaten vorzunehmen; die gemeinsame Verwaltung zu gemeinsamem Nutzen, ein Gesichtspunkt, der bisher noch kaum aufgeworfen war, ergab sich jetzt von selbst. Zuerst sprach man von der Unmöglichkeit, für die auf die Rheinzölle fundierten Schulden ein anderes Pfand zu ermitteln und schlug deshalb vor, einige Zölle beizubehalten, die jedoch nur zur Bezahlung der Zinsen verwendet werden sollten. Und nachdem man so weit gekommen war, kam man auch auf den Gedanken, die Dotation des Kurfürsten von Mainz, des jetzigen Fürstprimas Dalberg, durch die Anweisung auf Zollerträge zu ergänzen. Auch die Erwägung, daß der Rheinbau in Zukunft mehr Kosten als bisher bereiten werde, sprach mit. Für Dalberg war der Ausweg, der seine Finanzen verbessern sollte, nicht sehr angenehm[2]. „Diese Anstalt würde für Deutschlands Handlung, Gewerb und Wohlstand nachteilig sein; dies sag ich jedem freimütig; hab es Bonaparte geschrieben; meine Pflicht ist hierin als Erzkanzler meiner Überzeugung zu folgen“, schrieb er pathetisch

[1] Que tous les péages du Rhin perçus soit à la droite soit à la gauche du fleuve devront être supprimés sans pouvoir être rétablis sous quelque dénomination que ce soit sauf les droits de douane. Berliner Staatsarchiv. Rheinschiffahrt. Conv. 29. Das Hauptstück der in diesem vereinigten Akten, ist ein pro memoria, das Hardenberg zum Gebrauch des Präsidenten Delius, um Preußens frühere Rheinschiffahrtspolitik zu beleuchten, zusammenstellen ließ; auf ihm und den laufenden Akten beruht die obige Darstellung.

[2] Beaulieu-Marconnay, Dalberg I, 314 ff.

seinem Bevollmächtigten. Da es nun aber einmal das Schicksal dieses liebenswürdigen, schwachen Mannes war, seine Überzeugungen stets mit den veränderten Umständen in Einklang zu bringen, überließ er es bald darauf seinem gewandten Minister Albini, der schon an den Rastatter Verhandlungen beteiligt gewesen war, die Entschädigungsfrage und mit ihr den Rhein-Oktroi in Ordnung zu bringen. Der Stellung des Primas entsprach es auch, an der Spitze der Verwaltung des deutschen Anteils des Rheins zu bleiben, wie ja die Kurfürsten von Mainz auch bisher an der Spitze der übrigen rheinischen Kurfürsten an der Oberaufsicht über den Rhein beteiligt waren.

Besonders enttäuscht war der alte Markgraf Karl Friedrich von Baden, der ebenso als Physiokrat wie als Landesherr am Oberrhein sich am meisten für völlige Aufhebung der Zölle interessierte, er befürchtete in dem Passus wegen der Rheinzölle das Grab der Rheinschiffahrt und des Rheinlandels zu finden. Sein Gesandter Reitzenstein, der den Hauptanteil an der Ausbildung des neuen badischen Staates hatte, erkannte aber die Sachlage richtig, wenn er dagegen schrieb: Solange das französische Douanensystem bestehe, sei doch von einem blühenden Rheinhandel keine Rede. Und deshalb sei die Wiederherstellung der Zölle, als eine gute Einnahme, wenigstens ein kleiner Trost. Auch sei zu hoffen, daß die Bürde hauptsächlich von den Holländern werde getragen werden. So rasch also hatte sich ein so geistreicher Staatsmann mit der Notwendigkeit abgefunden, daß ihm bereits als ein Vorteil galt, was noch vor kurzem in Rastatt mit Recht als der wesentlichste Nachteil angesehen worden war: Der Ausschluß Hollands aus dem Werk der Reform. Im Reichs-Deputations-Hauptschluß vom 15. Februar 1803 wurden die Hauptpunkte der neuen Ordnung festgestellt: Indem die Rheinzölle abgeschafft wurden, wurde unter Vorbehalt der Douane ein Schiffahrtsoktroi beschlossen, der von Frankreich und dem Reich gemeinschaftlich reguliert und erhoben werden solle. Auf Holland die Ordnung auszudehnen fand sich jetzt kein Anlaß, im Gegenteil wurde vorgesehen, daß fremde Schiffe mehr als die der deutschen und französischen Uferbewohner entrichten. Die neue Taxe, die an mindestens fünf, höchstens fünfzehn Stellen erhoben werden würde, sollte nicht höher werden als die bisherigen Zölle, und zwar sollte von der Bergfahrt mehr als von der Talfahrt erhoben werden. Die Verwaltung unter einer Generalkontrolle sollte einer einzigen gemeinsamen Behörde unterstehen. Ein Prinzip, das später für die Gründung des Deutschen Zollvereins wichtig werden sollte, wurde hier zuerst ausgesprochen: Die Kontrolle sollte wechselseitig, am linken Ufer von einem Beamten des Fürstprimas, am rechten von einem französischen geübt werden. Die Beamten des Oktroi sollten für ihre Dienstangelegenheiten,

jedoch nicht sonst von der Landes-Jurisdiktion eximiert sein. Die Einnahmen des Oktroi sollten allein für die oben angeführten Zwecke verwendet werden, und zwar so, daß jederzeit die Hälfte auf die Kosten des Flußbettes und des Leinpfades zu verwenden seien; jedoch wollte man der Zentralverwaltung nicht unmittelbar diese Aufgaben übertragen, vielmehr sollte der Kurerzkanzler jährlich mit den Uferstaaten darüber in Einvernehmen treten. Ihm übertrug auch das Reich die weiteren Verhandlungen, die alsdann dem Kurfürstenkolleg vorgelegt und zur Kenntnis des Reichs gebracht werden sollten.

Der Oktroivertrag, wie er in Paris auf dieser Grundlage ausgearbeitet wurde, war ganz und gar ein Werk des französischen Ministers Cretet und des Gesandten des Kurerzkanzlers, in den, wie die preußische Denkschrift sagt, man damals noch glaubte, volles Vertrauen setzen zu können. Der preußische Gesandte Lucchesini sollte der Abrede nach zu den Verhandlungen zugezogen werden; dies geschah jedoch nicht; man beeilte sich den Vertrag ins reine zu bringen, als er gerade von Paris abwesend war (15. August 1804). Man war begreiflicherweise in Berlin verstimmt, trug aber, „um nicht das allgemeine deutsche Interesse zu durchkreuzen", beim Kaiser auf die Ratifikation an[1], jedoch zugleich auf einen Zusatzvertrag[2]. Dieser ist nie zustande gekommen, die Regierungen aber beschäftigte er noch bis zu dem Augenblicke, wo sich Preußen vom Rhein zurückzog, und für die Handhabung des Oktroivertrags sind diese Verhandlungen und die des Kurfürstenkollegs nicht unwichtig.

Der Oktroivertrag ist fast die letzte von allen Instanzen des Reichs regelmäßig durchberatene und gutgeheißene allgemeine Verordnung gewesen; er war ein Werk des Kompromisses, aber unzweifelhaft eines überaus geschickten; er gab das Erreichbare und dies in einer Form, die die Durchführung erleichterte[3]. Die Voraussetzung hierfür war die Einheitlichkeit der Verwaltung. Mit einer Straffheit, wie sie bisher in Deutschland nicht bekannt war, wurde sie durchgeführt; hierin zeigte sich die Überlegenheit der französischen Verwaltungstechnik von ihrer besten Seite. Die Generalverwaltung, aus einem Direktor und vier Räten bestehend, bildete zugleich die zweite Instanz und besaß weitgehende Verordnungsbefugnisse. Die Befugnisse der Exekutive waren genau zwischen den Unter-

[1] Diese erfolgte nach Genehmigung des Kurkollegs vom 18. März 1805 am 4. Mai 1805.

[2] Berliner St. Archiv a. a. O.

[3] Eckert 207 gibt eine genaue Analyse des Vertrags, auf die hiermit verwiesen wird.

beamten verteilt. Eine Abnormität, die bald abgestellt wurde, war noch die Verweisung der Beamten auf Gewinnbeteiligung. Die Zahl der Erhebungsämter wurde von 32, oder wenn man die wirklichen Zollstellen allein rechnet, von 29 auf 12 vermindert. Der Tarif wurde in der Weise festgestellt[1], daß der bisherige wirkliche Ertrag ermittelt und nach einer genauen Vermessung der Stromstrecken auf diese repartiert wurde. Hierbei wurde der Oberrhein, wo von jeher weniger Zollstellen und die Zölle niedriger waren, geringer angelegt; die hier so wie so viel geringfügigere Schiffahrt, deren Waren ohnehin zumeist schon den Oktroi des Niederrheins getragen hatten, durfte nicht zu stark belastet werden. Man stellte einen Gesamtbetrag des Oktroi von der holländischen Grenze bis Straßburg auf, 2 Fr. für die Bergfahrt, 1 Fr. 33 für die Talfahrt. Diese verschiedenartige Behandlung, obwohl doch gerade die Talfahrt dem Schiffer erheblich weniger Kosten bereitete, führte sich jetzt nicht mehr wie im Mittelalter auf die Erwägung zurück, daß der Zollherr nur für die Bergfahrt den Leinpfad baue, sondern allein auf die Tatsache ihrer größeren Leistungsfähigkeit, da mit ihr die regelmäßig bezogenen und wertvollen Waren versandt wurden.

Auch der Wunsch, die Landesprodukte besser zu behandeln als die fremde Einfuhr, sprach dabei mit. Man fand jedoch binnen kurzem, daß diese Absicht nicht erreicht worden sei, und daß dagegen die Verarbeitung fremder Rohmaterialien erschwert worden sei[2]. Hier lag in der Tat ein Mißstand vor, der sich später beim Aufblühen solcher Industrien immer schärfer geltend machte. Ein großer Fortschritt lag hingegen in der Ausgestaltung des Tarifs. Zum erstenmal wurde ein System der Gewichtszölle angewandt, wie es 1818 vom preußischen Zollgesetz angenommen wurde. Für alle Schiffe über 50 Zentner Ladefähigkeit wurde eine abgestufte Rekognition von 10 Cts. bis 15 Fr. erhoben; dieses Maximum trat bei Schiffen von 2500 Zentner ein. Geringwertige Waren, Erden, Steine, Dung, aber auch die leichtverderblichen landwirtschaftlichen Produkte wie Milch, Eier, Obst, Gemüse, für die man einstweilen nur eine ganz beschränkte Absatzfähigkeit auf dem nächsten Markt annahm, trugen nur die doppelte Rekognitionsgebühr; alsdann wurden drei Klassen, die auch später beibehalten worden sind, bestimmt: Die Zwanzigstel-Gebühr genossen Kohlen, Brennholz, Erze, Ziegeln, Schiefer, gemeine Töpferwaren; die Viertelgebühr Mühlsteine und dergl., Salz, Gußeisen, Rinden, Pech und vor allem Getreide

[1] Denkschrift Cretets vom 2. Dezember 1805 im Berliner St. A., Rheinschiff. 29. Nach dieser hat also eine eigentliche Ermäßigung im ganzen nicht stattgefunden.

[2] Eichhoff, Topographische Darstellung des Rheins. (Zu § 99 des Vertrags.)

und seine Produkte. Alle anderen Artikel, also vor allem Kolonialwaren und Fabrikate, werden mit der vollen Gebühr herangezogen. Für Bauholz war eine Verzollung nach dem Kubikmeter nach nur zwei Gattungen (§ 100 und 101) vorgesehen. Die Jachten zur Personenbeförderung waren mit einer Pauschsumme angelegt; sie zahlten bei jeder Fahrt, auch wenn sie leer fuhren, eine Oktroigebühr, die dem vierten Teil ihrer Ladefähigkeit entsprach.

Die Methode der Gewichtsverzollung machte die Schiffseiche nötig; sie ging jetzt, nachdem man sich noch eben so heftig gegen sie gesträubt hatte, als selbstverständlich mit durch. Sie machte es wieder nötig, daß das Gewicht der einzelnen Gegenstände genau berechnet und auf den Kubikmeter reduziert wurde; um ein praktisches Verfahren bei der Vermessung des Holzes zu ermitteln, das weitaus der wichtigste Gegenstand des Talverkehrs und der Ausfuhr war, wurde bald darauf eine eigene Kommission unter Vorsitz eines Mathematikers eingesetzt. Da Holland jederzeit, wenn ihm das Rheinholz zu teuer komme, sich Holz über See verschaffen könne, bedürfe die Regelung dieser Tarife großer Vorsicht, setzte der Generaldirektor des Oktroi, Eichhoff, auseinander. Dieses ganze System der Gewichtsverzollung war nur durchzuführen, wenn im wesentlichen Waren derselben Tarifgruppe die ganze Schiffsladung ausmachten. Die Gruppierung selber ist offenbar aus dieser Rücksicht getroffen. Nur zur Kontrolle mußten die Frachtbriefe, deren Form und Inhalt jetzt genau vorgeschrieben wurde, an den Stationen vorgelegt werden. Man wollte also zu Gunsten der möglichst raschen Abfertigung und der Beschleunigung des Verkehrs überhaupt, ein rein objektives Schema exakt durchführen. Mit Recht wollte man so dem Krebsschaden alles bisherigen Wasserverkehrs, der Langsamkeit und Unpünktlichkeit, zu Leibe gehen; in volkswirtschaftlicher Beziehung dagegen fand man auch hier bald, daß zu wenig Abstufungen und also zu schroffe Übergänge vorhanden seien. Die Verwendung der Einkünfte wurde in der bereits vorher beschlossenen Weise geregelt, die Herstellung der Leinpfade sollte aus den Oktroieinnahmen auf dem linken Ufer von Frankreich, auf dem rechten vom Kurerzkanzler erfolgen, während Deichbauten und andere Vorkehrungen gegen Überschwemmungen Sache der Landesregierungen blieben. Von anderen Wasserbauten zu Gunsten der Schiffahrt redete man noch nicht.

Nicht überall wurde diese Oktroieinrichtung als Erleichterung empfunden. Preußen fühlte sich benachteiligt. Das Kurfürstengutachten[1], das ganz nach dem preußischen Votum abgefaßt war, machte zwar in diesem Punkt

[1] Martens, Recueil, Suppl. IV, p. 72f.

nur geringe Ausstellungen, es wünschte Vereinfachung der Frachtbriefe und weitere Befreiungen geringwertiger Artikel vom Oktroi, aber durch besondere Verhandlungen[1] suchte Preußen in Paris für seine Clevischen Besitzungen Vorteile zu erlangen. Es klagt, daß seine Untertanen, die früher an vier Zollstätten nur 22 Cts. gezahlt hätten, jetzt an zwei Oktroistationen 50 Cts. pro Zentner zahlen müßten und verlangte Herstellung des alten Zustandes. Cretet war unzweifelhaft im vollen Rechte, diese Zumutung scharf zurückzuweisen. Er hielt Preußen vor, daß es sich bisher mit dem Tarif vollständig einverstanden erklärt habe, daß Görtz, der Gesandte in Regensburg, kein Wort über ihn verloren, als sich das Kurkollegium alle anderen Vorschläge Preußens durch Akklamation zu eigen gemacht habe. Der preußische Gesandte gab darauf zu, daß Preußen zwei Tarife gehabt hatte, einen öffentlichen Tarif für Auswärtige und einen geheimen für Einheimische; die acht früheren Zollherrschaften hätten aber alle ebenso gehandelt.

Etwas schärferer Opposition begegnete die Beibehaltung des Stapels. Wir haben gesehen, wie er in Rastatt, freilich als ein Opfer, das Frankreich bringe, bereits gefallen war; dem Einfluß Frankfurts, das in der Friedensdeputation vertreten war, schrieben ärgerlich die Mainzer diesen Erfolg zu; zum letztenmal empfanden sie es bitter, daß sie nicht mehr im Rate des Reiches saßen. Wir haben bereits gesehen, wie dann die rege Tätigkeit der Mainzer und Kölner Handelskammer die französische Regierung von den Vorteilen des Stapels überzeugt hatten. Noch besonders zur Instruktion des französischen Gesandten in Regensburg hatte Cretet eine Denkschrift der Kölner Handelskammer bestellt. Hier gab nun den Ausschlag, daß Duisburg und demgemäß die preußische Politik aus Eifersucht gegen Düsseldorf für den Kölner Stapel eintrat und nur für sich selbst einige Vorteile zu erlangen suchte. Die Äußerung des Kurfürstenkollegiums: Man hoffe, daß durch künftige Verträge auch die Aufhebung des Umschlags zu Mainz und Köln werde erwirkt werden, blieb ganz bedeutungslos. Andere Wünsche[2] gingen dahin, daß wenigstens alle unverpackten, trockenen Güter, die sich nicht krahnen lassen, an den Stationen vorbeifahren dürften, und daß Fabrikmaterialien für den Niederrhein Schiffern der Kölner Gilde gegen Entrichtung der halben Gebühren und einer außerordentlichen Abgabe von einem Zehntel des tarifmäßigen Oktroi stapelfrei bei Köln durchgelassen würden. Aber auch diesen bescheidenen Wünschen gab Frank-

[1] Die Protokolle im Berliner Staatsarchiv a. a. O.

[2] Ausführlicher als bei Martens, Recueil, Suppl. IV in Berliner St. A. a. a. O. Nr. II.

reich nicht nach. Preußen erreichte bei den Pariser Nachverhandlungen nur, daß ganze Ladungen Getreide, wenn sie nicht mit stapelpflichtigen Waren gemischt seien, jedoch auch dann nur, wenn sie für das Inland bestimmt seien, frei vom Umschlag blieben, und auch diese Konzession ist nicht zur Ausführung gekommen[1].

Es wollte demnach wenig besagen, wenn im Oktroivertrag verkündet wurde: Das Umschlagsrecht habe nur das Beste des Handels zum Zweck, wobei man sich die Ausführung der bekannten Denkschriften aneignete, keineswegs aber solle der Handel den beiden Stationsstädten — wie sie nun genannt wurden — zinsbar gemacht werden, und deshalb komme der eigentliche Stapel, d. h. das gezwungene Anbieten der Waren und die damit zusammenhängenden Abgaben in Wegfall. Das war nur eine winzige Erleichterung. Daß aber die Notwendigkeit des Umschlags für die Schifffahrt nicht gar so dringend war, zeigten die Ausnahmen, die auch diesmal für Frankfurt bewilligt wurden: die Freiheit seiner Messe blieb gewahrt, Mainzer Schiffer durften mit Ladungen von Köln, die Frankfurter Kaufleuten gehörten, direkt in den Main fahren, was freilich im Interesse der Mainzer Schiffer selbst lag, und der Verkehr Frankfurts mit dem Oberrhein war gegen Entrichtung der Umschlagsgebühren freigegeben. Preußen bemühte sich nachträglich, eine gleiche Begünstigung für Duisburg zu erlangen, wurde aber von Cretet mit der nicht gerade stichhaltigen Begründung abgewiesen: die Erleichterungen für Frankfurt seien nur eine Kompensation für die Zulassung der Mainzer im Frankfurter Hafen und für die Teilung des Marktschiffes zwischen beiden Städten.

Mit der Bestätigung des Umschlagsrechtes der Stationshäfen hängt die Wiedereinrichtung der Schiffergilden eng zusammen. Wir sahen bereits, daß sie vom Kaufmannsstande selber gebilligt, ja gefordert wurde; und der Oktroivertrag zeigt das redlichste Bemühen, sie zu einer allgemein nützlichen Institution zu machen. Die Bestimmungen dieser seltsamen internationalen Zünfte atmen ganz den Geist der Reglements Napoleons, mit denen er seit 1802 für Gewerbe von allgemeiner Wichtigkeit straffe Korporationen unter Staatsaufsicht schuf[2]. Schon die alten Zünfte, die sich nach Mainz

[1] Das Getreide fehlt unter den umschlagfreien Artikeln der Verordnung des Generaldirektors vom 7. November 1809 (bei Hermann, Rheinschiffahrtsgesetze p. 6 Anm.), die wesentlich nur die rekognitionspflichtigen Waren und die der untersten Tarifstufe, außerdem Kriegsmunition und Militäreffekten umfassen.

[2] Lexis, Gewerkvereine und Unternehmerverbände (Schriften des Ver. f. Sozialpol. 17 p. 20f.). Die Schiffergilden berücksichtigt L. hier nicht.

und Köln nannten, waren nicht städtische Zünfte[1] gewesen. Jetzt wurde ausdrücklich den Bewohnern beider Ufer überhaupt der Zutritt offen gehalten; die Frage, wie es denn mit den Holländern, die in der alten niederrheinischen Gilde die Majorität hatten, gehalten werden solle, wurde einstweilen nicht berührt. Da aber der Rechtswohnsitz der Gilden in Mainz und Köln war, so mußte doch ein Übergewicht Frankreichs unzweifelhaft sein; Vorstellungen Preußens bei den Nachverhandlungen wies Cretet mit der Bemerkung ab: Jedes weitere Entgegenkommen würde eine Begünstigung des rechten Ufers sein. Die Aufnahme in die Gilden wurde an eine Prüfung vor der Oktroikommission und an den Nachweis, daß der Bewerber schon als Steuermann gefahren sei, gebunden. Zum erstenmal wurden die Rangfahrten allgemein gemacht. Das Minimum der Ladung, bei dem die Abfahrt stattzufinden hatte, war sehr niedrig, in Köln für die Bergfahrt auf 1500 Zentner, für die Talfahrt auf 1800 festgestellt, ein Lademaximum wünschten die Kurfürsten, doch wurde seine Festsetzung verschoben. Wie die Prüfung der Schiffer, so standen auch die Eichung und Untersuchung der Schiffe, die Wahrung der Rangrolle, die Ausstellung der Frachtbriefe, das Auspacken und Einladen unter scharfer Kontrolle der Oktroiangestellten und der Hafenbeamten. Vor allem aber sollte die Oktroiverwaltung die Frachten von einer Frankfurter Messe zur andern bestimmen, wozu sie die Gutachten der Handelskammern Köln, Mainz, Straßburg und der Ortsbehörden von Düsseldorf, Frankfurt, Mannheim erheben sollte. Eine Berücksichtigung Duisburgs konnte Preußen auch nachträglich nicht erlangen.

In der Gilde war jedoch nur die sogenannte Großschiffahrt vertreten, d. h. nur diejenige, „welche von einem Teile des Rheinstromes zum andern durch Vorbeifahren an Mainz und Köln statthat“, also diejenige, die sich mit transitierenden Waren beschäftigte, nicht aber die Kleinschiffahrt, „welche den wechselseitigen Verkehr der Häfen und Länder der beiden Ufer zum Zweck hat, die so gelegen sind, daß sie durch den Rhein miteinander kommunizieren, ohne diese beiden Stationen zu passieren.“ Man sah ganz wohl, daß diese Fassung zu unbestimmt sei. Bei den Pariser Verhandlungen zwischen Frankreich, dem Erzkanzler und Preußen wurden sie denn auch schon dahin erläutert, daß die nicht vereinigten Schiffer der Kleinschiffahrt auch in den Stapelstädten laden, aber nicht über ihre Stromstrecke hinausfahren dürften; jedoch wie der ganze Zusatzvertrag, blieb auch diese Bestimmung, die vielen Streit von vornherein abgeschnitten hätte, unausgeführt. Die Jachtschiff-

[1] Auch von der Mainzer gilt dies einigermaßen, für die Kölner durchweg.

fahrt, welche sich soeben in selbständiger Unternehmung zu entwickeln begann, wurde dem Wortlaut des Oktroivertrags zufolge auf die Personenfahrt beschränkt.

Noch während man in Paris verhandelte, und Cretet den neuen Anträgen gegenüber erklärte: Frankreich lasse sich nur auf Ergänzungen und nicht auf fundamentale Änderungen des Vertrages, der als solcher schon Gesetzeskraft besitze, ein, beschloß Napoleon, dem die Sache so wie so schon zu lange währte, die Bestimmungen auszuführen. Am 1. November 1805 trat die neue Ordnung auf beiden Ufern ein; denn Dalberg stimmte natürlich ohne weiteres zu, zumal er früher garnicht zum Bezug seiner Einkünfte gelangen konnte[1]. Ein sehr tüchtiger Beamter, Coquebert-Montbret, wurde als Generalkommissar an den Rhein geschickt; sicher und schnell griff er durch; solchen Schiffern, die sich nicht fügen wollten, wurde die Strafe der Ausschließung angedroht. Preußen, das den Vertrag erst mit den Zusätzen anerkennen wollte, protestierte. Es hatte mit Dalberg, der sich gegen jedermann entgegenkommend und freigebig erwies, einen sehr günstigen Vertrag abgeschlossen, wonach es weit über den Oktroivertrag hinausgehend 30000 Thlr. jährlicher Strombaukosten und 12000 Thlr. besonders zur Herstellung von Winterhäfen erhielt, während Dalberg zugleich die Pensionen der alten Zollbedienten auf den Oktroi übernahm[2]; jetzt aber erhob es trotzdem seine Zölle weiter und ignorierte den Oktroivertrag vollständig[3]. Jedoch schon stand es in Unterhandlungen, um auch den Rest seiner alten rheinischen Besitzungen aufzugeben. Am 15. Februar trat es das rechtsrheinische Cleve an Murat ab, und dieser führte sofort den Oktroi durch. Eine neue Epoche für die Rheinschiffahrt begann, die Epoche der bureaukratischen Regulierung.

---

[1] Nur Preußen hatte ihm eine kleine Abschlagszahlung gemacht, nachdem es Verwaltungs- und Uferbaukosten selber abgezogen. Beaulieu-Marconnay II, 6, dessen Datierung jedoch falsch ist, und der von den weiteren Verhandlungen mit D. keine Kenntnis hat.

[2] Die Frage der Pensionen hatte schon den Reichstag beschäftigt, war aber unentschieden geblieben. Sie hing davon ab, ob die Rheinzölle, für die die Interessenten ja Entschädigung bekommen, aufgehoben seien, oder ob der Oktroi ihre Fortsetzung sei. Natürlich waren alle Staaten, nachdem sie ihre Entschädigung empfangen, der zweiten Ansicht, und Dalberg, der zwar der schwächste, aber für seine Person der nobelste Staatsmann der Epoche war und sich immer mit seiner Noblesse, seiner Redlichkeit und seinem Wohlwollen über die Jämmerlichkeit seines Verhaltens im ganzen tröstete, übernahm die Pensionen, wozu er nicht im geringsten verpflichtet war.

[3] Berliner St. A. a. a. O.

Drittes Kapitel.

Das Kaiserreich und die Rheinschiffahrt.

Alles kam in dem neuen Zustand, der durch den Oktroivertrag gegeben war, darauf an, wie die Zentralverwaltung funktionierte. Die „erfahrenen, klugen Beseher, die schon wußten, wieviel zu erheben gut war", die mit ihrer Herrschaft in laufender Rechnung standen, so daß sie tatsächlich immer Pächter der Erträge waren, verschwanden, eine Beamtenschaft, zahlreich, aber doch nicht überflüssig, trat ein, und jede Art Verpachtung war durch den Oktroivertrag für alle Zeiten verboten. Das erste Werk Coquebert-Montbrets war, auf Grund des Oktroivertrags und einiger erläuternder Entscheidungen die Instruktionen der einzelnen Beamtenkategorien, des Generaldirektors, der Inspektoren, der Empfänger, Kontrolleure, der Stationskontrolleure in den Stapelstädten, der Beseher, der Kanzlisten, der Bootsleute auszuarbeiten [1]. Mit diesen knappen Anweisungen war ein musterhaftes Amtsrecht, von dem man bisher am Rhein keine Ahnung gehabt hatte, geschaffen, aber man sah auch, wie groß die Machtvollkommenheit dieser Beamtenhierarchie war. Zugleich ordnete ein Reskript des französischen Ministers die Ausstellung und Kontrolle der Frachtbriefe [2]. Um den bureaukratischen Geist, der in ihm herrschte, zu kennzeichnen, genügt die Bestimmung, daß jeder Frachtbrief von den Stationskontrolleuren kopiert und mit einer laufenden Nummer ins Journal einregistriert wurde, und daß es den Spediteuren verboten war, die Fracht an den Schiffer zu zahlen, ehe dieser die Bescheinigung vom Kontrolleur brachte, daß er von aller Verantwortlichkeit frei sei. Strafen, Beschwerde- und Prozeßweg waren genau geregelt; jeder konnte genau wissen, woran er war, aber hier, wo jeder an lässiges Sichgehenlassen gewöhnt war, erschrak man über die Last der Formen, unter die man sich plötzlich gezwängt sah. Wie die neue Bureaukratie Schiffahrt und Handel nach dem Prinzip weiser Sparsamkeit und richtiger Kräfteverwendung zu regieren gedachte, das zeigte eine der ersten Bestimmungen des Generaldirektors, wonach in Köln nicht mehr als vier, in Mainz zwei Schiffe zur Ladung als genügend ausgesetzt sein sollten; sollte es jedoch einmal vorkommen, daß diese zur schnellen Beförderung nicht ausreichten, so sollten die Stationskontrolleure die Anzahl der Güter nach den von den Kaufleuten gemachten Erklärungen aufnehmen und alsdann bestimmen, wieviel Fahrzeuge noch

[1] Handbuch der Rheinschiffahrtsbeamten, bei Hermann, Rh.Sch.Ges. 45—76.

[2] ibidem p. 77—81 und Supplementär-Instruktionen des Generaldirektors 82—88.

zuzusetzen seien. Die Kölner Handelskammer, die sich fortan noch weit mehr als früher als Vertreterin des gesamten Rheinhandels, freilich unter besonderer Berücksichtigung des linken Ufers und des Kölner Stapels fühlte, wandte sich an den Minister um Minderung der Formalitäten, namentlich richtete sie sich gegen die genaue Eintragung aller Warengattungen und das Verbot jeder nachträglichen Änderung im Register; sie konnte darauf verweisen, daß man auch bei der Douane und im Freihafen die Formalitäten etwas erleichtert habe und damit weiter gekommen sei. Der Minister beruhigte sie: Die Kontrolle sei nun einmal nötig, um den bisherigen Mißständen vorzubeugen, und versprach äußerstes Entgegenkommen. Unzweifelhaft sind die acht Jahre eines strengen Formalismus für Kaufmannschaft und Schifferschaft nicht ohne erziehlichen Wert gewesen.

Zum Generaldirektor wurde, als Coquebert nach beendeter Einrichtung der Verwaltung nach Paris zurückgekehrt war, J. Eichhoff ernannt. Er hatte sich als geschickter Vermittler und guter Kenner in den letzten Jahren so hervorgetan, daß man keine bessere Wahl treffen konnte, besonders war er der Vertrauensmann Dalbergs. Seinen Sitz behielt er in Köln, im Jahre 1808 wurde die Fassung des Oktroivertrages, die Mainz zum Sitz der Verwaltung bestimmte, mit Rücksicht auf die überwiegende Bedeutung Kölns ausdrücklich abgeändert. In den ersten Jahren ging, da Eichhoff jeder Anregung des Handelsstandes rasch nachfolgte und die Stationskontrolleure auch mit häufigem Tadel zu gleichem Verhalten nötigte, alles recht gut. Die Verwaltungskosten berechnete später Eichhoff auf 10 % der Erträge, was mit Rücksicht auf die immerhin schlechten Jahre und im Vergleich mit anderen indirekten Steuern nicht viel sei. Und eins wurde binnen kurzem allseitig anerkannt: gerade das, wovor man sich am meisten gefürchtet hatte, die Gleichmäßigkeit eines festen Tarifs, erwies sich als Wohltat. Zugleich setzten die neuen Verwaltungen mit gründlichen Verkehrsverbesserungen ein. Schon seit 1799 war, zunächst aus militärischen Zwecken, eine Chaussee in Angriff genommen worden und stellte sich jetzt nicht als Behinderung, sondern als Förderung des Rheinverkehrs heraus; auf die Herstellung der Leinpfade sah namentlich Dalberg mit löblichem Eifer. Die Inspektoren sammelten allmählich über die Verhältnisse des Strombettes und der Ufer, die allerdings, namentlich am Oberrhein, noch sehr traurig waren, die Kenntnisse, die alsdann im Jahre 1816 Ockhart zu der ersten monographischen Behandlung des Stromes verarbeitete[1]. Schon im Jahre 1804 hatte die Handelskammer Mainz die

[1] Ockhart, Der Rhein nach der Länge seines Laufs und der Beschaffenheit seines Strombettes.

Sprengung der Felsen zwischen Bingen und Koblenz, wo sich die Schwierigkeiten aller anderen Strecken vereinigten, als ein Werk, das einer großen Nation vorbehalten sei, etwas pomphaft bezeichnet. Namentlich aber wurden jetzt erst die Freihäfen der beiden Stationsplätze ausgebaut, von denen besonders der Kölner eine für jene Zeiten großartige Anlage war, an der sich auch der Handelsstand durch Erbauung des Entrepot beteiligte.

Weitaus die wichtigste Unternehmung der ersten Jahre war die Einrichtung der Schiffergilden[1]. Sofort nachdem das Kurfürstenkollegium den Oktroivertrag genehmigt hatte, noch bevor die kaiserliche Ratifikation erfolgt war, setzten sich die Stadtbehörden und Handelskammern von Köln und Mainz in Verbindung, um eine provisorische Ordnung zu treffen. Sie gingen dabei offenbar von der Ansicht aus, daß für die definitive Regelung der faktische Zustand von maßgebender Bedeutung werden würde. Eine Jury wurde eingesetzt „pour l'examen des bateliers de cette ville"; da der Oktroivertrag die Zünfte nicht mehr als städtische kannte, wollte man augenscheinlich so rasch als möglich sie doch wieder unter die Stadtbefugnis bringen. Nur geprüfte Schiffer sollten zugelassen, ihre Zahl einstweilen geschlossen werden; auch ohne volle Ladung müssen dem Rang nach wöchentlich zwei Schiffe abgehen, alle Beiladungen in Kähnen wurden verboten. Die bergwärts kommenden Waren sollten nicht länger als 24 Stunden auf dem Quai liegen; so glaubte man des Schlendrians Herr zu werden. Sofort erhoben sich bittere Klagen der anderen Schiffer, die sich namentlich in Mainz, wo sie schon vorher ungünstig behandelt worden waren, ausgeschlossen sahen. Sie drohten mit Errichtung einer eigenen Körperschaft, aber „durchdrungen von der Richtigkeit desselben Prinzips" gingen die beiden Handelskammern schonungslos damit vor, die Anzahl der Schiffer noch weiter zu verringern, „damit jedem ein reichliches Auskommen gewährt und höchste Solidität bei ihnen erreicht werde". Aufnahmeanträge von Schiffern, die auswärts gelernt, wies die Mainzer Zunft, die sich schon völlig wieder im Besitz fühlte, zurück[2]. Unter der Hand ließ man sie dann freilich doch wieder zu, wo Not am Mann war. Die Ausgeschlossenen, die dieses Vorgehen als unverträglich mit den allgemeinen Bestimmungen des Oktroivertrages ansahen, wandten sich an die Behörden. Eine sehr laue Verwendung des Präfekten des Moseldepartements für die Koblenzer Schiffer wurde abgewiesen, und auch Eichhoff ermunterte zwar die Aus-

[1] Vgl. Eckerts vortreffliche Darstellung Kap. II 31 f. Die vorläufige, selbstherrliche Einrichtung vom 21. Germinal XIII (11. April 1805), und ihr Verlauf ist ihm jedoch unbekannt geblieben.

[2] Ein Fall von 1806 bei Eckert 41.

geschlossenen, zu einer Korporation, womöglich mit den Jachtschiffern, zusammenzutreten, jedoch nur, „damit man auch die kleine Schiffahrt unter möglichst feste Regeln bringen könne (1806). Allerdings gerieten Mainz und Köln ihrerseits bald hart aneinander. Beide klagten schon 1806 bei ihren Präfekten und beim Minister, daß jede Stadt ihre eigenen Schiffer unrechtmäßig im Rang begünstige; Köln warf den Mainzern vor, daß sie Bretter und Tabak nicht laden wollten, weil sie zu wenig Fracht abwürfen u. s. w. Mit jeder Kleinigkeit lief man sofort zu den höchsten Behörden, denen wahrhaftig die Meinung, daß die Rheinländer zur zentralisierenden Bevormundung reif seien, nicht zu verdenken ist. Die Schiffer ihrerseits waren mit ihren eigenen städtischen Verladekommissionen, deren interimistisches Fortbestehen die Generaldirektion angeordnet hatte, ebenfalls unzufrieden, sie klagten über Parteilichkeit und bekamen den Gegenvorwurf der Faulheit zu hören. Es war alles im besten Gange, zu den städtischen Zünften und ihren Mißbräuchen zurückzukehren.

Bei dieser Lage der Dinge war es doch ein großer Fortschritt, daß es nach längeren Vorberatungen auf Grund der Bestimmungen des Oktroivertrages zu einer Organisation der Schiffergilden kam, die wenigstens mit dem Prinzip der Stadtzunft brach und statt dessen die Gilden unter die scharfe Zucht der Generaldirektion nahm. Allerdings war die im Herbst 1805 auch vom Präfekten bestätigte Mainzer Verordnung und die entsprechende Kölnische zur Grundlage genommen, aber sie wurde von der Generaldirektion und dem französischen Ministerium — Dalberg scheint sich ganz passiv verhalten zu haben — stark umgearbeitet, bis sie endlich am 12. August 1807 publiziert wurde. Wohl wurden auch jetzt die Gilden nach Köln und Mainz benannt, aber der Grundsatz des Oktroivertrags, daß sämtliche Schiffer beider Rheinufer bis zur holländischen Grenze in die Korporation eintreten, wenn sie die nötigen Vorbedingungen erfüllten, wurde jetzt zu Grunde gelegt. Eine vierjährige Lehrzeit und vierjährige Gesellenzeit bei einem Gildemitglied waren erforderlich; dann erhielt nach vorhergehender Prüfung der Bewerber von der Generaldirektion das Zeugnis als „angehender Schiffsmeister“, mußte jedoch als Steuermann und in Vertretung von Schiffern noch längere Zeit fahren, ehe er das Patent als „Setzschiffer“ erlangte; als solcher durfte er dauernd ein Schiff führen, z. B. in Vertretung einer Witwe; Mitglied der Gilde konnte er aber erst werden, wenn er die erforderlichen Mittel, das Schiff und die Kaution, die in Geld oder liegenden Gütern zu stellen war, aufweisen konnte. Die Kaution war nach der Größe des Schiffes bemessen; als größte Schiffe nahm man für den Mittelrhein 3000 Zentner, für den Niederrhein 4000 Zentner an.

Der Zweck dieser etwas peinlich genauen Bestimmungen war unzweifelhaft, eine Bürgschaft für die Zuverlässigkeit der Schiffer, die in den vorhergehenden Jahren einer halben Gewerbefreiheit Schaden gelitten hatte, zu geben. Eine Erschwerung des Meisterwerdens war dabei kaum beabsichtigt; hierfür standen andere Mittel zu Gebote.

Die Verwaltung der Gilde unterstand dem Bureau, das sich aus je drei rechts- und linksrheinischen Schiffern und einem gewählten Sekretär zusammensetzte und vierteljährlich abwechselnd unter dem Maire der Stationsstadt und dem Oktroiinspektor tagte. Diese Beteiligung des Maires am Vorsitz war die einzige Erinnerung, die an die alte Stellung der Gilden in einem städtischen Gemeinwesen geblieben war. Das Bureau besaß noch immer ausgedehnte Befugnisse der Selbstverwaltung, mehr als sie sonst Napoleon den neu eingerichteten Körperschaften einzelner Gewerbe zubilligte, aber es war doch überall in wichtigeren Dingen von der Kontrolle und der Entscheidung der Generaldirektion abhängig. So übte es die „innere Polizei“, d. h. die Aufsicht über Lehrlinge, Gesellen, angehende Meister bis zur Verhängung der Suspension auf ein Jahr; zur Streichung von Meistern und zum Verfahren gegen Mitglieder aber war die Bestätigung des Generaldirektors nötig. Mit der Feststellung der Rangordnung, der Zulassung neuer Mitglieder, wobei der Generaldirektor über die Bedürfnisfrage entschied, stand es ähnlich. Selbstverständlich war jetzt die Gilde nur noch eine rein gewerbliche Einrichtung; wie die politischen, so waren auch die religiösen und geselligen Zwecke dieser Verfassung in Wegfall gekommen; dagegen hatte sich ihre Bedeutung als Unterstützungsverband verstärkt. Die neue Unterstützungskasse für Witwen, Waisen, verunglückte und arbeitsunfähige Schiffer war geschickt eingerichtet: je nach der Größe des Schiffes entrichtete das Mitglied ein Eintrittsgeld von 75—300 Fr.; an laufenden Beiträgen wurde 1 Centime vom Zentner aller Ladungen erhoben. Für die Verteilung der Unterstützungen gab es jedoch keine Norm; sie war ins Belieben des Bureaus gestellt. So waren überhaupt die Befugnisse und Rechte des einzelnen auf ein geringstes Maß herabgedrückt; er sah sich überall, bis zur Disziplin seiner Lehrlinge, von der Genossenschaft kontrolliert, wie diese wieder unter der scharfen polizeilichen Kontrolle der Oktroiverwaltung stand. Die fühlbarste Beschränkung unter allen aber war, daß dem einzelnen wie der Gilde jeder Einfluß auf die Feststellung der Frachten, wie es schon im Oktroivertrag ausgemacht worden war, fehlte.

Die Einrichtung der Gilde selbst verzog sich, da die Meldungen angenommen und geprüft und die Listen der Rangfahrt den Maires der Stations-

städte vorgelegt werden mußten, bis in den nächsten Herbst. Die Kölner Handelskammer verfuhr bei den Prüfungen sehr streng, sie wies z. B. 27 Cauber Schiffer ab und forderte Mainz, wo man lässiger verfuhr, auf, ebenso zu handeln. Eichhoff mußte sie nur ermahnen, daß sie kein „droit expulsif" besäßen, weil dies eine Beeinträchtigung der rechtsrheinischen Kammern sein würde. Im ganzen hatten sich in Mainz 200 Schiffer, von denen nur 44 in Mainz ansässig waren, gemeldet. Von diesen entfielen auf die Großschiffahrt zwischen den Stationsstädten 104, 70 entschieden sich für die Kleinschiffahrt, 26 waren Jachtschiffer. In den beiden Sektionen der Kölner Gilde waren 154 Personen, von denen in der oberrheinischen 44 der Groß-, 33 der Kleinschiffahrt, in der niederrheinischen entsprechend 70 und 7 angehörten. 40 hatten in Köln selbst ihren Wohnsitz[1]. Fast die Hälfte der niederrheinischen Sektion entfiel auf holländische Schiffer. Dem Sinn wie dem Wortlaut der Oktroikonvention nach hätten sie ausgeschlossen sein müssen; aber es war gar nicht daran zu denken, daß man ihnen den Kölner Hafen hätte sperren können. Den persönlichen Anorderungen des Gildenstatuts haben sie sich wohl unterworfen; im übrigen aber kümmerten sich die Städte der batavischen Republik und ihre Schiffer, die von ihnen ihre Weisungen empfingen, nicht um die Verordnungen der Generaldirektion. Die Listen waren nicht vollständig. Im Jahre 1813 zählte Ockhart im ganzen auf dem Rhein 689 Schiffer, also mehr als das Doppelte der Kopfzahl der Schiffervereine (328); der überwiegende Teil der Kleinschiffahrt blieb außerhalb derselben. Die Gilde hatte für sie keinen Wert, und binnen kurzem zogen die Landesbehörden sie wieder ganz unter ihre Befugnisse, ohne daß die Zentraldirektion Versuche gemacht hätte, dieses zu hindern. Damit fielen auch die Bestimmungen über Prüfungen und Patenterteilungen für sie wieder weg. Umsomehr mußte die Oktroiverwaltung bemüht sein, wenigstens die große Warenversendung den Gildeschiffern zu erhalten. Auch ihnen gegenüber konnte man nicht alle Bestimmungen des Gildestatuts durchsetzen. Als die niederrheinischen Schiffer 1808 sich außer stande erklärten, Kautionen zu stellen, erklärte sich die Handelskammer Köln für ihre Bitte, indem sie feststellte, daß die Oberländer schon alle ohne Kaution zugelassen worden seien; die Schiffer seien eben fast alle arm, und es sei nur eine Verschlimmerung des so wie so grassierenden Wuchers gewerbsmäßiger Darleiher bei der Forderung von Kautionen zu befürchten.

---

[1] Die Zahlen der Gilde und ihre Zusammensetzung war 1811 noch unverändert.

Die Oktroiverwaltung selber war zufrieden mit ihrem Werke, in dem sie alle Interessen gleichmäßig glaubte berücksichtigt zu haben. „Die Gegner solcher Schiffergilden" schrieb Eichhoff noch später „suchten nur ihr Privatinteresse hinter dem großen Grundsatz der Handelsfreiheit zu verbergen und versprächen große Wohltaten von der Konkurrenz. Er aber sehe darin nur den Verderb des größten Teils der Schiffer, während auf der andern Seite eine zweckmäßige Polizeiaufsicht die Gefahren eines Monopols oder einer allzu großen Verminderung der Anzahl der Schiffer leicht vermeiden lasse." — Diese Ansichten teilte damals noch jedermann; in ihrer polizeilichen Reglementierung und Zentralisierung schienen die Korporationen nur noch nützlich zu sein; aber sofort stellte sich auch heraus, daß, wo diese Reglementierung einsetzte, obwohl von unparteiischen Sachkennern geübt, sie nur mit Widerstreben geduldet wurde und in ihrem Erfolge zweifelhaft blieb.

Zuerst (1809) verdrängte Eichhoff, unzweifelhaft im Sinne des Oktroivertrages die Schiffer der Nebenflüsse wieder vom Rhein, da abgesehen von den Sonderrechten der Frankfurter, nur den Bewohnern der beiden Rheinufer die Zwischenfahrt oder Kleinschiffahrt zustehe. Das traf besonders die 83 Moselschiffer hart. Die Städte Metz und Trier und die Präfekten ihrer Departements erhoben heftig Widerspruch, sie schuldigten Koblenz an, daß es schon seit langem einen Moselstapel begehre, wie Mannheim einen Nekarstapel besaß, und erlangten wenigstens so viel, daß ihren Schiffern die Fahrt entweder nach Köln oder nach Mainz erlaubt wurde[1]. Tatsächlich konnte man auch den Schiffern der anderen Nebenflüsse die Beteiligung an der Kleinschiffahrt nicht ganz versagen. Ihrer zählte Ockhart 629, nicht viel weniger als auf dem Rhein; der Main zählte allein 330.

Verschiedene Umstände wirkten also zusammen, daß die Anzahl der Kleinschiffer sich beständig vergrößerte, während man eher darauf sann, die der zugelassenen Großschiffer zu vermindern. Von den meisten Reglements, namentlich von jedem gezwungenen Rang waren sie frei, den Beschränkungen der Gilde unterstanden sie nicht, also waltete die freie Konkurrenz, die man im ganzen ablehnte, bei ihnen, und schon hierdurch gedrängt suchten sie so viel wie möglich von der Gesamtschiffahrt an sich zu ziehen. Die Generaldirektion kam ihnen anfangs entgegen. In Übereinstimmung mit den Pariser nicht ratifizierten Verabredungen von 1805 verfügte sie (10. Dezember 1807), daß die Kleinschiffer auch nach den Stationshäfen Köln und Mainz kommen, und nur den Verkehr zwischen diesen selbst nicht ver-

[1] Bald wieder durch Ministerialdekret nur auf Köln beschränkt.

mitteln dürften. Die Folge war, daß binnen kurzem die Kleinschiffahrt sich ganz in den Besitz der ihr zugelassenen Transporte nach allen Zwischenplätzen gesetzt hatte, der sich zum direkten Verkehr zwischen Mainz und Köln wie 3 : 2 verhielt. Die Schiffergilden und die beiden Handelskammern erhoben bittere Beschwerde, Eichhoff selber wurde umgestimmt und fand jetzt, daß es der klare Sinn des Oktroivertrages sei, die Zwischenfahrt auf den kleinen Wechselverkehr in Landesprodukten zu beschränken. Er bereitete ihr jetzt entsprechende Schwierigkeiten. In Paris entschloß man sich allerdings zu einer Regelung (1811), aber sie fiel nicht im Sinne der Gilden aus, da der Kleinschiffahrt jene Berechtigung gelassen wurde. Auch sie wurde jetzt in drei Sektionen eingeteilt, die Regelung und der Abschluß von Verträgen über sie wurde aber den Ortsbehörden überlassen, also der Oktroiverwaltung entzogen; dabei wurde der Grundsatz ausgesprochen, daß ihre Frachten niedriger sein sollten als die der Großschiffahrt.

Bei jenen Verträgen handelte es sich um die Einrichtung regelmäßiger Beurtfahrten. Solche blieben in dieser Epoche, da sie sich doch nur immer auf einer Stromstrecke bewegen konnten, ziemlich unentwickelt. Der Niederrhein hatte sie auch nicht sehr nötig; denn nach wie vor bezogen die hier gelegenen Städte ihre Waren direkt von Holland. Düsseldorf hatte seine eigene Beurtfahrt mit Amsterdam, zwischen Düsseldorf und Köln genügte daher eine Beurt von vier Mitgliedern, die zweimal wöchentlich, und zwar drei Tage zu Berg, zwei zu Tal (!) fuhr. Die Oktroiverwaltung hatte sie zustande gebracht, aber Murat, der bisweilen mehr Selbständigkeit als die anderen Rheinbundfürsten zeigte, wollte sie nur als private Einrichtung anerkennen; er entzog der Oktroiverwaltung zuerst die Aufsicht über die kleinen Schiffer und ließ sie nicht einmal von der Schiffergilde freisprechen.

Die französischen Minister verhielten sich mißtrauisch gegen diese ganze Schifferorganisation. Im März 1813 fragte der Generaldirektor des Wasser- und Straßenbaues Molé endlich bei den Handelskammern an, ob die Scheidung der großen und kleinen Schiffahrt beizubehalten sei und ob die Gilde der Großschiffer unbedingt das Monopol haben solle. Die beiden Handelskammern traten natürlich wieder mit Eifer für den alten Zustand ein. Seit dem Städtebunde von 1255 sei es so, erklärten die Mainzer, die schon die neuen Gilden nur noch als die Fortsetzung der alten ansahen; nur in diesen Korporationen könne sich ein vertrauenswerter Schifferstand bilden; daher verlangten die Kammern den Ausschluß aller Kleinschiffer von den beiden Stationshäfen, zugleich aber die Abschaffung des allgemeinen Schiffervereins von 1807 und die Rückkehr zu den alten Gilden mit lokaler Verfassung: die Kölner verstiegen sich dabei gar zu der Forderung, daß sich

die Generaldirektion ganz auf ihre finanziellen Aufgaben zurückziehe und die ganze Strompolizei den Lokalbehörden überlasse. Schon seit drei Jahren kämpften sie mit heftigen Angriffen gegen Eichhoff für diesen Gedanken: der Maire von Köln, der sich jederzeit mit der Handelskammer in Benehmen zu setzen habe, schien ihnen als die geeignete Behörde für die Gilde. Daran war nun nicht zu denken, daß man in dem Frankreich Napoleons solchen altreichsstädtischen Anwandlungen nachgegeben hätte; aber eins ist ersichtlich, daß sich die ganze Scheidung der Schiffahrt in zwei Hälften, wie sie der Trennung der Kabotage von der Hochseeschiffahrt entsprach, in keinem Punkte bewährt hatte.

In der Kleinschiffahrt hatte die Konkurrenz, die zu unterdrücken der Gilde nicht gelang, zu einer Begünstigung der kleinen Leute geführt, in der Personenfahrt erhob sich zum erstenmal auf der gleichen Grundlage ein konzentrierter Großbetrieb von etwas längerer Dauer. Schon gleich nach der Besitznahme von Köln und Mainz waren, begünstigt von der neuen Gewerbefreiheit, rasch auseinander mehrere kleine Unternehmungen entstanden, die neben der Personenbeförderung auch noch etwas Eilfracht besorgten. Die Ortsbehörden und selbst die Douanenverwaltung, die eine zollfreie Deponierung von Passagiergepäck begünstigte, waren ihnen freundlich entgegengekommen, den Angriffen der früheren Gildenschiffer, die sie nach Möglichkeit einzuschränken suchten, fehlte einstweilen jeder gesetzliche Boden. Bemerkenswert ist, daß sofort das große Kapital an diesem Punkte einsetzte. Hinter den ersten Unternehmungen stand das einzige große Bankhaus der Rheinlande, Abraham Schaaffhausen in Köln; als es sich zurückzog, übernahm ein Kommis desselben, Doleschall[2], die Leitung der einen Unternehmung, die 12 Jachtenbesitzer aus dem Rheingau und Mainz beschäftigte. Um dieser die Spitze zu bieten, vereinigten sich 12 andere Schiffer zu einer Genossenschaft unter Führung eines gewissen Obert, gegen die nun ebenfalls die Großschiffer und die Handelskammern auftraten. Von Anfang an suchten die Mainzer Lokalbehörden bald mit gutem Zureden, bald mit Strafmandaten die beiden Konkurrenzunternehmungen zu einer Vereinbarung zu drängen; so wenig sie die Jachtschiffahrt den Großschiffern opfern wollten, so unnütz schien ihnen die Zersplitterung, und bei Personen- und Postfahrten wird ja in der Tat eine einheitliche Regelung dieser vorzuziehen sein. Im Jahre

[1] Die Schicksale der Jachtschiffahrt sind auf Grund des ausgedehnten Mainzer Materials eingehend von Eckert 62—75 geschildert worden. Ich habe auch aus dem, diesem ganz entsprechenden Kölner Material nur wenig zuzusetzen.

[2] Diese Beziehung D.s zu Schaaffhausen und damit die Verbindung der früheren Unternehmungen untereinander hat E. nicht bemerkt.

1804 war die Vereinbarung, die von Cretet bestätigt wurde (2. August), vollzogen: die beiden Unternehmungen erhielten gegen alle Dritten ein Monopol, sie durften sogar im Bedürfnisfall von andern Schiffern Jachten zu festen Mietpreisen requirieren; sie selber wechselten mit den Jachten ab, täglich sollte morgens ein Schiff mit der Post abgehen, für die Reise waren in den Sommermonaten zwei, im Winter drei, für die Rückreise 3 und 4 Tage gerechnet. Die Preise der Plätze (Mainz—Köln 12 Fr.), der Beförderung von Chaisen, von Übergepäck waren geregelt, die Beförderung von Eilgut — fälschlicherweise zum gleichen Tarif mit der langsameren Großschiffahrt, gestattet. Der Gesichtspunkt, der damals der Stadt Mainz und der von ihr gewonnenen Regierung der wichtigste war, trat schroff hervor: alle Schiffer des rechten Ufers waren ausgeschlossen. Die dortigen Schiffer durften also nur auf ihrem Ufer Personenverkehr treiben, was ihnen wenig nützte.

Durch den Oktroivertrag, der fast gleichzeitig abgeschlossen worden war, wurde eine solche Einseitigkeit unmöglich gemacht; da aber außer dem allgemeinen Grundsatz der Freiheit der Jachtschiffahrt und der leeren Verweisung auf zukünftige Staatsverträge nichts Genaueres ausgemacht war, bestätigten die Mainzer Behörden nochmals jenes Statut, und die Generaldirektion tat das gleiche, wobei sie jedoch die Beförderung von Eilfracht auf den vierten Teil der Ladefähigkeit der Jachten beschränkte. Auch in dieser Beschränkung wurde das Recht, da hier zum erstenmale Pünktlichkeit mit bisher unerhörter Geschwindigkeit der Versendung sich vereinigte, den Gildenschiffern sehr lästig. Die Gilde erbot sich, um dem Bedürfnis nach Eilfracht, die von der Handelskammer Mainz auf noch nicht 30 000 Zentner jährlich veranschlagt wurde, zu entsprechen, wenigstens in Zukunft regelmäßig wöchentlich ein Schiff abgehen zu lassen (sc. ohne Rücksicht auf volle Ladung). Wenigstens die Handelskammer Köln trat jedoch stets lebhaft für das neue leistungsfähige Verkehrsmittel ein. Schon 1807 hatten sich die Regierungen vereinbart, statt der Privatunternehmungen eine Vereinigung der Jachtenschiffer beider Ufer unter einem ernannten Direktor einzurichten, im Jahre 1808 entzog man von Paris aus, unzweifelhaft dem Wortlaut der Oktroikonvention gemäß, den „Wasser-Diligencen" das Recht der Eilgutbeförderung, auf das Andringen Eichhoffs wurden jedoch bald wieder 80 Zentner für jede Jacht[1] gestattet, indem man zugleich die Forderung stellte, daß die schon vorher zum Austritt aus der Gilde veranlaßten Jachtschiffer eine eigene Korporation bildeten und den Reinertrag jährlich unter sich verteilten.

[1] Diese selber hatte meist nicht über 250 Zentner Ladefähigkeit.

Damit war auch diese abweichende Form der Verkehrsunternehmung auf den Normalfuß einer kontrollierten Rangfahrt gebracht. Daraufhin legten Doleschall[1] und Obert ihre Unternehmungen zusammen; sie erschienen als Geschäftsführer des Verbandes, da sie sich aber die gesamte Geschäfts- und Kassenführung vorbehielten und jedem der 24 Teilnehmer ein Fixum von 175 Fr. für die Fahrt aussetzen, blieben sie in der Tat doch die Einzelunternehmer, die Schiffer ihre Angestellten. Anfangs suchte die Stadt Mainz und ihr Präfekt nochmals die rechtsrheinischen Schiffer auszusperren. Eichhoff verhinderte diese Ungerechtigkeit, die Vermehrung der Teilhaber ließ freilich die Reihe seltener an den einzelnen kommen. Während sich das Einkommen der Rechnungsführer auf einer stattlichen Höhe hielt[2], wurde der Anteil der Mitglieder immer kleiner. Kein Wunder, daß sie anfingen, über Tyrannei zu klagen; die Mainzer Behörden nahmen sich ihrer, einstweilen noch vergeblich, an, und wünschten eine Abschwächung des Privilegs und eine Erhöhung des Fixums. Der Versuch, ein genossenschaftliches Amt zur Handelsvormundschaft über die Genossenschaft und diese zur privaten Großunternehmung auszugestalten, blieb auf halbem Wege stecken und die Schiffer warteten nur auf den günstigen Augenblick, die Abhängigkeit abzuwerfen.

Die Beförderung von Eilfracht war den Jachtschiffern 1810 nur wieder in sehr beschränktem Maße eingeräumt worden. Die Zeiten waren, seitdem die Kontinentalsperre ihre Wirkungen äußerte, so, daß die Sorge, den begünstigten Gildeschiffern leidlich Frachten zu verschaffen, vollends jede andere Rücksicht in den Hintergrund drängte. Zufrieden waren die Handelskammern mit den Gilden trotz ihres immer schrofferen Eintretens für ihr Monopol freilich nie gewesen. Das Lademinimum, welches der Oktroivertrag festgesetzt, schien ihnen unpraktisch gewählt, für die niederländischen Schiffe zu klein, für die oberländischen, die im Durchschnitt nur über ein Drittel des Laderaums von jenen verfügten, zu groß[3], es kam doch wieder schon 1808 vor, daß der Schiffer auch im Rang zwei Monate auf Ladung wartete; vor allem aber kehrten sie sich gegen jene erweiterte Zu-

[1] Dieser hatte sich schon 1807 auf diese Eventualität hin um den Posten eines Direktors beworben und 12 % der Bruttoeinnahme für sich und sein Bureau verlangt.

[2] Eckert rechnet sehr wahrscheinlich 10 000 fl. (22 000 Fr.) Reingewinn. Im Jahre 1807 hat (Köln. H. K.) Doleschall den Bruttoertrag von 300 Reisen auf 48 000 fl. veranschlagt, die Kosten auf 44 213 fl., wobei jedoch der Schiffer, der 2—3 starke Knechte haben mußte, mit 88 fl., nicht wie später mit 80 angesetzt war.

[3] Köln 1808 und 1810 und die Antworten der beiden Handelskammern auf die Anfrage des Ministers April 1813.

lassung von Schiffern, die die Generaldirektion bei der Organisation der Gilde pflichtgemäß verfügt hatte; jetzt, klagt man, komme die Reihe kaum einmal im Jahre an jeden. Immer klagten sie den einen Schuldigen an, die Generaldirektion: „par ses dispositions et par sa connivence elle a organisé le desordre le plus complet“ war das Schlußurteil der Kölner Handelskammer. Nicht als ob sie sich der polizeilichen Reglementierung als solcher abgewandt hätten; im Gegenteil; sie wünschten sie noch viel straffer, aber sie wollten sie selber allein ausüben. Im Jahre 1812 arbeiteten sie eine neue Ladeordnung aus, die Ladefrist war hier im holländischen Verkehr wenigstens auf 14 Tage beschränkt, aber der Zusatz, daß eine Verlängerung stattfinden könne, wenn nicht 1800 Zentner beisammen seien, machte diese Bestimmung wieder wertlos. Den Geist der Gildeschiffer aber erkennt man aus ihrer Antwort: Sie würden der Ladeordnung nur zustimmen, wenn alle Güter, auch die bisher vom Umschlag befreiten, Traß, Schiefer, Erde u. s. w., in Köln und zwar ausschließlich auf ihre Schiffe umgeladen werden müßten; sonst würden sie mit sehenden Augen in ihr Verderben rennen.

Die ganze auf Beschränkung der Schifferzahl hinauslaufende Politik der Handelskammern wird doch nur verständlich, wenn wir beobachten, wie sie immer von neuem hofften, daß sie die Frachtsätze allein und in ihrem Interesse würden diktieren können. Der Oktroivertrag hatte freilich nur ihre Zuziehung bestimmt und die Festsetzung der Generaldirektion übertragen. Die Handelskammern beeilten sich anfangs gar nicht, von ihrem Recht Gebrauch zu machen [1] beschwerten sich aber bald, daß die Generaldirektion den Satz viel zu hoch gegriffen habe. Auf die wichtigste Fracht hatten sie aber auch gar keinen Einfluß. Jetzt rächte es sich, daß man Holland bei der Neuregelung der Schiffahrtsverhältnisse ganz außer Acht gelassen hatte; denn die niederländischen Städte setzten nach wie vor die Fracht bis Köln ganz allein und ganz nach ihrem Belieben übermäßig hoch an. Die Schiffer waren nicht dieser Meinung, sie drohten 1808 in Mainz sogar einmal mit Arbeitseinstellung [2]. Auch hier wünschten die beiden großen Handelsstädte, die kleineren aus der Beteiligung herauszudrängen, ohne bei Cretet hierfür ein offenes Ohr zu finden. An sorgfältigen Berechnungen aller Unkosten, die man der Fracht zugrunde legt, ließ es die Generaldirektion nicht fehlen. Ockhart, der an ihnen besonders beteiligt war, hat sie in seinem Werk

[1] Hermann, Gesetzgebung p. 48. Von den zwei Städten Düsseldorf und Köln war „durchaus kein offizieller Aufschluß“ über die Fracht zu erhalten.

[2] Eckert 49 A. 2.

über den Rhein mitgeteilt[1], aber man sieht doch, wie schwankend die einzelnen Posten und wie willkürlich deshalb ihre durchschnittliche Festsetzung war; Fahrzeit und Lademenge, selbst Verzinsung und Amortisation des Schiffs, die sich bei verschiedenen Schiffsgrößen natürlich auch verschieden gestaltete, ebenso die Bezahlung der Schiffszieher wechselten. Und wenn man der übrigen Rechnung Recht geben will, so war es immer noch die Frage, wie viel Fahrten der Schiffer im Rang machen konnte. Hiervon hing sein Einkommen mehr als von allem andern ab.

Die Städte machten ihre Gegenberechnungen, und wenn die Oktroidirektion zu einem sehr geringen Reingewinn der Schiffer kam, gelangten sie dabei zu einem recht hohen[2]. Die bureaukratische Regulierung hatte statt der früher nach 4 Sätzen abgestuften Fracht einen Einheitssatz, 42 Kr. (1 Fr. 20 Cts.) für den Zentner (von 107 Pfd.) für die Bergfahrt, 28 Kr. für die Talfahrt, angesetzt. Die Talfracht war also im Verhältnis zu den Kosten und vollends zu den geringen Warenmengen, die als Rückfracht billig gefahren werden konnten, viel zu hoch angesetzt, der Unterschied der Waren und ihrer Belastungsfähigkeit prinzipiell vernachlässigt. Allerdings wird man zugeben müssen, daß sich die sogenannte Großschiffahrt allein mit wertvollen Waren beschäftigte. Die Handelskammern wünschten wieder eine dreifache Abstufung neben einer allgemeinen Ermäßigung.

Durch alles dies aber lassen sie sich nicht irre machen an der Vortrefflichkeit des Prinzips. Auch in diesem Punkte war man in Paris, wo man freilich Brot- und Fleischpreise auch für die Hauptstadt wieder regulierte, aufgeklärter. Zweimal fragte der Minister an, ob man nicht besser die Fracht der freien Vereinbarung überlasse (1810 und 1812). In den

---

[1] Ockhart, Der Rhein 130 f. Eckert 50 f.

[2] Aus den Berechnungen der Stadt Frankfurt sei in Ergänzung der Mitteilungen Ockharts hier angeführt: Es werden 3—4 Fahrten zu Berg, mindestens 2—3 zu Tal gerechnet, 12 Jahre hält ein Schiff von 2500 Ztr. Ladefähigkeit im Werte von 3200 fl. Die Gesamtkosten einer Fahrt Köln—Mainz inkl. Verzinsung und Abschreibung beliefen sich auf 866 fl. (Schlepplohn 396 fl., Steuerleute 120 fl., Matrosen 108 fl.), dazu Verzinsung, doch nicht der Oktroi. Ockhart rechnet dagegen 1000—1100 fl.). Danach entfielen an Selbstkosten per Zentner $20^3/_4$ Kr. zu Berg, $12^1/_8$ Kr. zu Tal (Ockhart setzt die Kosten der Talfahrt nur = $^1/_3$ der Bergfahrt). Bei einer Frachttaxe von 42 Kr. resp. 28 Kr. bleibe nach Abzug des Oktrois dem Schiffer $26^5/_8$ Kr. Bergfracht, $17^5/_8$ Kr. Talfracht, also mache er einen Reingewinn von etwa 6 Kr. bei der Bergfahrt, $5^1/_2$ Kr. bei der Talfahrt per Zentner. Bei sechsmaliger Fahrt, wie sie hier angenommen wird, kam selbst bei nur 2500 Zentner Ladung ein recht stattliches Einkommen heraus; traf aber die Reihe den Schiffer nur einmal (also Berg- und Talfahrt), so blieb es recht dürftig.

schärfsten Ausdrücken lehnten die Handelskammern diese Zumutung ab[1]: Jede Bedingung des Spediteurs werde sonst der Schiffer eingehen müssen, dazu würden die Spediteure nur noch schlechte Schiffe nehmen, die Fracht würde so sinken, daß der Schiffer von ihr nicht mehr werde leben, geschweige seine Schiffe imstande halten können, schließlich werde nur noch ein Haufen ausgehungerter Menschen die Schiffahrt auf dem Rhein betreiben. Der rechtliche Kaufmann aber werde jener Freiheit bald überdrüssig sein, wenn er über die Fracht jedes Artikels mit dem Schiffer verhandeln, seine kostbare Zeit verderben und sich überdies dem Vorwurf seiner Korrespondenten aussetzen müsse, daß andere gewinnsüchtige und weniger delikate Spediteure bessere Bedingungen anböten. Sie befürchteten endlich den Ruin der kleinen Handelsfirmen und das Monopol einiger großen — die ultima ratio der Feinde freierer Bewegung zu allen Zeiten. Also: Feststellung der Frachten, aber unter Ausschluß der Generaldirektion, durch eine Kommission von Kaufleuten und Schiffern! Eichhoff hingegen zog seinerseits aus den Angriffen, denen er von beiden Seiten unterlag, während alle das Prinzip billigten, den Schluß, daß er richtig handle; er wünschte nur noch eine Zuziehung von Koblenz und Wesel und namentlich der niederländischen Städte zur Feststellung der Fracht.

Wenn man die engherzig rückschrittliche Gesinnung des Handelsstandes von Mainz und Köln auf ihren eigentlichen Kern zurückführen will, so ergibt sich doch immer die Bewahrung und Ausnutzung des Stapels als solcher. Die Beamten der Oktroidirektion hatten sich zwar ebenfalls, überzeugt von der Vortrefflichkeit des Gesetzes, das sie handhabten, ganz für die strenge Durchführung der Umschlagsrechte erklärt, aber sie taten auch hier dem Eifer der Interessenten längst nicht mehr genug Eichhoff sprach seine Ansicht dahin aus: Wenn einmal von der Natur Fahrzeuge verschiedener Größe auf den einzelnen Stromstrecken nötig gemacht würden und ebenso die Umpackung gewisser Waren, so erfordere es auch das Beste des Handels, daß diese Punkte unveränderlich festgelegt würden. Nur von diesen Punkten aus lasse sich die Handlung auch richtig regulieren. Sobald man gestatten würde, daß der Schiffer nach seinem Belieben an jedem Orte aus- und einlade, würde die große Schiffahrt bald zu einer Heckenfahrt herabsinken. Aber er fügte hinzu, daß man die gezwungene Umladung nicht auf voluminöse, sehr schwere, gebrechliche oder geringwertige

---

[1] Auszug bei Eichhoff 134 f., vollständig Köln. H.K. Cf. Eckerts Bemerkungen p. 50. Eine bez. Denkschrift Eichhoffs bei Klüber, Akten des Wiener Kongresses III, 110 f.

Gegenstände ausdehnen dürfe, die dadurch beschädigt oder unbillig im Preise gesteigert würden. Demgemäß hatte er mehrere Gegenstände der letzten Tarifklasse vom Umschlag freigelassen. Es waren fast nur solche, die auch früher schon stapelfrei gewesen waren, aber wir lernten auch schon die Proteste der Schiffer und der Behörden der Stapelstädte kennen. Und doch tadelte Eichhoff den Kölner Stationsvorsteher hart, als er eine Ladung Bretter vorbeiließ. Die alten Gegner des Stapels waren nicht völlig zum Schweigen gebracht. Murat hatte kaum die Regierung des Großherzogtums Berg angetreten, als er mit gewohnter Lebhaftigkeit für Düsseldorf Freiheit vom Kölner Stapel beanspruchte. Für den oberrheinischen Verkehr setzte er es nicht durch, auf dem Niederrhein kümmerte er sich nicht darum. Dagegen entzog der Generaldirektor sofort Müllheim trotz Protestes jede selbständige Verladung; von Köln aus wurde, da man die verhaßte Konkurrentin doch nicht ganz lahm legen durfte, eine Rangfahrt von 12 Schiffern quer über den Rhein eingerichtet.

Der Stein des Anstoßes blieb aber nach wie vor Frankfurt. Schon während der Verhandlungen in Regensburg, sobald die Vorteile, die Frankfurt zugewendet wurden — die Mitgift gleichsam, die der Primas seiner Hauptstadt brachte —, feststanden, hatten die Frankfurter Kaufleute mit Köln Verhandlungen angeknüpft, um eine dauernde direkte Fahrt zustande zu bringen; man nahm eine Rangfahrt von fünf Schiffen in Aussicht. Köln aber alarmierte sofort Mainz, und die beiden Handelskammern trafen eine förmliche Verabredung, um ihre Stapel aufrecht zu erhalten, gegen die Konkurrenten Frankfurt und Düsseldorf (1806). Die Mainzer Schiffer weigerten sich zunächst, nach Frankfurt direkt zu fahren und taten die zwei Genossen, welche sich von Frankfurter Kaufleuten hatten gewinnen lassen, in Verruf; bald aber zogen sie doch die bessere Beschäftigung der Betätigung ihres Lokalpatriotismus vor; und noch 1814 klagte die Denkschrift der Mainzer Deputierten zum Wiener Kongreß über den Eigennutz, mit dem diese ihre Mitbürger ungünstige Entscheidungen gegen den Mainzer Stapel veranlaßt hätten. Mit endlosen Eingaben bei den Präfekten und dem Minister kämpften die gegnerischen Städte. Es erregte den besonderen Zorn der Kölner, daß Frankfurt einen eigenen Handelsagenten, noch dazu den Sohn des ihnen so wie so unbequemen Stationskontrolleurs ernannte; Frankfurt erklärte aber: Die Kölner Spediteure bedürften einer Aufsicht, da sie gegen den Wunsch ihrer Auftraggeber doch über Mainz und nicht über Frankfurt sendeten. Da der Oktroivertrag außerhalb der Meßzeit nur Schiffen, die für Rechnung Frankfurter Kaufleute für Frankfurt bestimmte Waren führten, gegen Entrichtung halber Gebühr an Mainz vorbei-

zufahren gestattete, so behaupteten die Kölner und Mainzer, daß alle für Süddeutschland bestimmten Handelswaren auf diesem Wege von den Frankfurtern bezogen würden; ihre Absicht sei, Frankfurt zum allgemeinen, großen Entrepot zu machen und selbst noch die Schweiz ebenso vom französischen wie vom süddeutschen Speditionshandel zu trennen. Trotz dieses Appells an die gemeinsamen französischen Interessen entschied Cretet 1807: Es sei nicht die Absicht, Frankfurt auf den Bezug von Waren zu eigener Konsumtion zu beschränken; nur müsse es sich Mainzer Großschiffer bedienen; einen eigenen Handelsagenten dürfe es sich auch halten. Die Handelskammern der Stapelplätze ließen jedoch nicht nach, Frankfurt wegen Übertretung der Oktroikonvention zu denunzieren. Der Nachfolger Cretets ordnete deshalb eine Erhebung durch Eichhoff an[1]. Nochmals wurden in dieser die alten Meßgebräuche nach Aussagen der Mainzer Schiffer selber festgestellt: Elf Rheinorte und Trier hatten das Recht, zur Messe ein Schiff mit Personen und Waren stapelfrei zu senden, Bingen deren zwei. Auch für die Rückfahrt, bei der sie jedoch nur Waren für ihren Heimatort luden, galt das gleiche. Dieses Recht währte von Beginn der Messe drei Wochen lang und erstreckte sich nicht nur auf Meßwaren, sondern auf Waren überhaupt, was für die Zufuhr der Lebensmittel von Wichtigkeit war; auch durften sie wie in Frankfurt auch an anderen Mainorten ausladen. — Die Messe war eben nach wie vor eine Oase der Verkehrsfreiheit und zog ihre Bedeutung aus dieser Sonderstellung. — Die Mainzer Schiffer behaupteten, für sich noch eine ganze Reihe anderer Rechte zu haben. Die Meßfreiheiten wurden darauf nochmals bestätigt, die Ausdehnung der Rangfahrt auf Frankfurt jedoch abgestellt. Der einzelne Kaufmann konnte hingegen nach wie vor sein befrachtetes Schiff ohne Umschlag beziehen, und vergeblich behauptete noch 1813 Mainz, daß die Marktschiffe, die täglich nach Frankfurt gingen, völlig genügen würden, um dem dortigen Handel seine Waren zu überbringen[2]. Auch nach dem Oberrhein, wohin Frankfurt völlig freie Schiffahrt hatte, war sein Verkehr ziemlich beträchtlich.

Trotz dieser Lücken war und blieb das Umschlagsrecht der entscheidende Punkt für die Rheinschiffahrt; es brachte die Sonderung der Stromstrecken und der Schiffergilden mit sich, es war die Voraussetzung auch für alle Kontrollmaßregeln der Oktroiverwaltung, es war nicht zuletzt ein nutzbares Vorrecht zweier französischer Städte. Während der ganzen Zeit des Kaiserreiches sind diese beiden Städte nicht müde geworden, hierauf hin-

[1] 22. Juli 1808 Eichhoffs Bericht bei Klüber, Kongreßakten III, 72—81.
[2] Über diese s. Eckert p. 89 ff.

zuweisen. Man möchte es naiv nennen, wie sie beim Minister darauf dringen, daß Frankreich zu Gunsten seiner Städte das rechte Ufer nach Möglichkeit benachteiligen müsse; denn der Rhein sei anders als andere Flüsse, nämlich als Grenze zu behandeln. Ihre Anklagen gegen Eichhoff spitzen sich immer darauf zu, daß er das rechte Ufer begünstige. Die Akten ergeben aber nur, daß er streng gesetzlich nach den Bestimmungen des Oktroivertrages verfuhr.

Wir wissen nicht, wie weit Napoleon im einzelnen sich von diesen Zuständen unterrichtet hat, unzweifelhaft aber haben sie die Maßregeln bestimmt, durch die er eine Veränderung in der ganzen Verwaltung der Rheinschiffahrt herbeiführte. Nachdem schon das Großherzogtum Berg nach dem Avancement Murats zum König von Neapel unter französische Verwaltung genommen worden war, konnte es als das Natürliche erscheinen, daß die Oktroiverwaltung überhaupt in französische Hände kam. Im Jahre 1810 trat daher Dalberg seinen Anteil am Oktroi und demgemäß auch seine Befugnisse in der Verwaltung des Rheines an Frankreich gegen die Fürstentümer Hanau und Fulda ab. Der Rhein war jetzt wirklich ein französischer Strom geworden, und Napoleon handelte danach. Ohne daß er die Oktroiverwaltung geradezu auflöste, teilte er sie durch ein Dekret (8. April 1810) der Generalregie der Zölle zu. War doch längst die schroffe Durchführung der Douane in der Form der Kontinentalsperre aus einer finanziellen Maßregel ein politisches Kampfmittel geworden. Die Selbständigkeit der Oktroiverwaltung, durch die der ganze Rhein zum Freihafen erklärt und seine Neutralität selbst im Kriegsfalle verbürgt war, paßte in dieses System nicht. Durch die Angliederung an die Douane wurde der Rheinoktroi etwas durchaus anderes als bisher. Auch der Mann, der bisher an der Spitze gestanden, paßte nicht mehr. Der alte Leibkoch hatte sich auch etwas zu sehr an der Wichtigkeit seiner internationalen Stellung berauscht, als daß ein Napoleon ihn hätte dulden können. Er suchte auch jetzt noch die Selbständigkeit der Behörde zu wahren und stützte sich auf eine ausdrückliche Erklärung Dalbergs, daß er keineswegs über Rechte, die der Gesamtheit der rechtsrheinischen Fürsten zuständen, habe disponieren können oder wollen. Die Übergriffe mehrten sich, man ließ den lästigen Mahner nach Paris kommen; ohne daß man ihm sein Amt geradezu entzogen hätte, hielt man ihn dort zurück. Der Oktroi wurde nun ganz im Sinn der französischen Douane verwaltet, die Begünstigung des linken Ufers zeigte sich unter anderem auch darin, daß man den rechtsrheinischen Leinpfad beinahe verfallen ließ.

Politisch noch bedeutsamer war die Annexion Hollands. Auch bei ihr

haben neben den allgemein handelspolitischen Gründen auch die besonderen des Rheinverkehrs mitgesprochen. In den Memoiren Louis Bonapartes mögen wir sehen, mit welcher Zähigkeit die Holländer und ihr König Schritt um Schritt die handelspolitische Selbständigkeit ihres Landes gegen Napoleon verteidigten. Vom Oktroivertrag waren sie ausgeschlossen, aber für sie war das nur ein Vorteil, denn sie hielten, wie wir sahen, die wirtschaftliche Herrschaft auf dem Niederrhein fest. Das hatte Napoleon zuerst veranlaßt, einen Umgehungskanal durch Verbindung des Rheines und der Schelde zu planen. Die Idee, das von der Sperre befreite Antwerpen wieder in seine alte Stelle als wichtigsten Ausfuhrhafen der Rheinlande einzusetzen, ist von ihm gefaßt worden. In die Entwicklung des Kanalnetzes Frankreichs setzte er seinen besonderen Stolz, auf keine Frage ist er in seinen Erlassen an Cretet — volkswirtschaftliche Armeebefehle möchte man sie nennen — häufiger eingegangen. Es galt, den großen Grenzgraben des imperium und die an ihm liegenden Provinzen durch künstliche Wasserstraßen mit dem Hauptkörper Frankreichs enger zu verbinden. Schon 1804 war der Plan des Rhein-Rhonekanals aufgenommen, mit 15 Millionen Fr. — bald wurden es 30 — dachte er ihn zu bauen, die Departements sollten beisteuern, damit die Sache rascher voran käme[1]; dann trat, nachdem einige kleinere binnenländische Kanäle fertiggestellt waren, der Rhone-Seinekanal und die Verbindung des Rheins mit der Schelde in den Vordergrund. Wollte sie der Staat mit seinen Mitteln bauen, so gingen mindestens 20 Jahre hin. Was könne in 20 Jahren sich nicht alles ändern, schrieb er an Cretet, er wolle die Früchte rascher sehen und außerordentliche Mittel flüssig machen durch Verkauf der schon gebauten Kanäle. Seien dann diese drei großen Kanäle fertig, so würde er auch sie verkaufen, um immer wieder weiter zu bauen[2]. Aber auch aus den gewöhnlichen Staatsmitteln wollte er schon auf jeden der Kanäle drei Millionen verwenden, alle feiernden Arme des Reichs, alle Gefangenen namentlich, sollten zu diesen Arbeiten verwendet werden[3].

Seit 1808 sah er in Holland das wichtigste Hemmnis der Durchführung der Kontinentalsperre; schon war er dazu gekommen, seinem Bruder mit einer vollständigen Sperre der Schelde und des Rheines gegen Holland zu drohen[4]. Wenn er dann der Selbständigkeit des Vasallenstaates mit

---

[1] Correspondance de Napoléon IX, 325.
[2] Correspondance XVI, 192, 14. November 1807, und XVIII, 26.
[3] Correspondance XVII, 379.
[4] Correspondance XVIII, 26; 20. Oktober 1808.

den bekannten Worten ein Ende machte, daß Holland ein Geschenk französischer Flüsse sei, so sprach er damit nur die Tatsache aus, daß die Souveränetät Frankreichs bereits über den ganzen Rhein festgestellt war. Die Annexion hatte zunächst die Folge, daß der Oktroi auch auf die holländische Stromstrecke ausgedehnt, daß alle holländischen Sonderabgaben vom 1. Januar 1811 an abgestellt wurden [1], — eine Reform, die folgenreich hätte werden können, wenn sie in eine Zeit des Aufschwungs getroffen und sich so eingelebt hätte. In der Tat begrüßte man am Rhein die Annexion Hollands und Norddeutschlands mit Freuden.

Als Napoleon zuerst das Land bis zum Waal mit Frankreich vereinigt hatte, um wenigstens den Rheinlauf ganz in seine Hand zu bekommen, während er den Rest Louis noch ließ, hatte er eine Kommission nach Mastricht berufen, um zu entscheiden, ob der Rhein-Rhonekanal jetzt noch nötig sei. Man ließ ihn fallen; und sofort knüpfte Köln mit dem Ausdruck der Freude, daß endlich die Barriere, die holländische Handelseifersucht aufgerichtet habe, gehoben sei, mit Antwerpen Verbindungen an. Der Präsident der Kölner Handelskammer, Heimann, begab sich selber zu den Verhandlungen nach Antwerpen; noch hielt man es freilich für unmöglich, direkt mit Rheinschiffen nach der Schelde zu fahren und nahm daher Dortrecht als Umladeplatz in Aussicht. Köln glaubte offenbar seinen eigenen Stapel zu sichern, wenn es Dortrecht ermunterte, die Wiedererrichtung des seinigen zu betreiben. Da die holländischen Licenten wegfielen und Molé weitere Erleichterungen versprach, hoffte man auf eine beträchtliche Verringerung der Fracht. Auch nachdem im folgenden Jahre ganz Holland einverleibt war, behielt man doch vor allem diese Antwerpener Verbindung im Auge. Man erwog damals so richtig wie 20 Jahre später, daß nur die Konkurrenz von Antwerpen die Übermacht der holländischen Seestädte über den Rhein brechen könne.

Aber auch von der Erwerbung der norddeutschen Seeküste durch Frankreich versprachen sich die rheinischen Städte, die sich völlig in die französische Gedanken- und Interessensphäre eingelebt hatten, nur Vorteile. Wesel, die alte preußische Festung, schickte eine Glückwunschadresse, weil nach dem großartigen Gedanken des Kaisers der fortlaufende Warenzug von Frankreich bis zur Ostsee über Wesel gehen müsse. Die Enttäuschung kam bald nach; denn Napoleon ließ nun die vereinigte Oktroi- und Douanen-

[1] Eichhoff p. 109f. beklagt sich bitter über die Unkenntnis, mit der dies geschehen, indem Molé gegen seinen Entwurf die Hebestellen so anordnete, daß die Schiffer durch Benützung von Umwegen den Oktroi ganz umfahren konnten.

verwaltung mit aller Schärfe einsetzen, um den Schleichhandel mit verbotenen Waren zu unterdrücken, während er zugleich durch einen Handstreich die Konfiskation der englischen Manufakturwaren und die Nachversteuerung der durch das Edikt von Trianon erlaubten Kolonialwaren in Frankfurt durchführte[1]. Die neuen holländischen Departements wurden insoweit als Ausland betrachtet, als in Wesel eine zweite Spezialuntersuchung stattfand; alle Waren, die von Köln her kamen, bedurften umständlicher Acquits. Nach längeren Vorstellungen setzten Köln und Rotterdam wenigstens durch, daß statt der Durchsuchung eine Personalbegleitung, die die Douane recht teuer berechnete, gestattet wurde.

Schon in den vorhergehenden Jahren war der Rheinverkehr unter dem Einfluß der Kontinentalsperre unaufhaltsam zurückgegangen, nachdem er sich in den ersten Jahren der Oktroiverwaltung überraschend gehoben hatte; jetzt verschwand er beinahe. Den Schiffern selber gaben in diesen Jahren die Kriegstransporte einigen Ersatz, dem Kaufmann nützten sie nichts. Der Handelsstand der Rheinstädte verstockte sich bei dieser Lage nur immer mehr in seiner reaktionären Gesinnung. Auf dem Rheine war ein Schmuggel jetzt kaum möglich; daß er auf den rechtsrheinischen Landstraßen blühte, zeigte das Frankfurter Embargo. Das entschuldigt einigermaßen ihr Verhalten, unablässig die französische Regierung gegen das rechte Rheinufer aufzuhetzen und jedes Vorrecht zu wahren, das ihnen einigen greifbaren Nutzen für den Augenblick versprach. Die französische Regierung selber war weit aufgeklärter, sobald nur nicht die Douane in Frage kam. Wir haben öfters gesehen, wie sie nur ungern und zögernd dem rückschrittlichen Drängen der Handelskammern nachgab; seit der Einziehung

[1] Darmstädter, Das Großherzogtum Frankfurt 313 f.

[2] Eichhoff 16 f., 25 f., 60 f., danach auch teilweise Eckert 52 u. 55 f. geben die Verkehrsziffern der drei Jahre 1807, 1808 u. 1809. Ich wiederhole sie daher hier nicht, sondern hebe nur hervor, daß die Krahnengebühren in Mainz von 1802 bis 1807 von 39 747 Fr. 24 Cts. auf 186 289 Fr. 53 Cts. gestiegen waren, aber sofort 1808 auf 170 245 Fr. 67 Cts. fielen, daß die Gesamtversendungen von Mainz von 1807 auf 1809 von 1 039 477 Ztr. auf 717 178 Ztr fielen. Weniger litt im Verhältnis auch jetzt Frankfurt (Eichhoff 31). Die Gesamtversendung Kölns aber ging in diesen Jahren von 2 421 522 Ztr. auf 891 639 Ztr. zurück. Das völlige Erliegen des holländischen Handels trug die Hauptschuld. Die Einfuhr von Holland sank von 588 970 auf 77 979, die Ausfuhr dahin von 1 203 727 auf 350 131 Ztr. Die nächsten Jahre werden das nicht gebessert haben. Dementsprechend ging der Oktroi zurück. Er fiel von 2 563 298 Fr. (in 1807) auf 1 820 830 Fr. (in 1809), und zwar erlitt auch hier die Bergfahrt, d. h. der holländische Verkehr den Hauptausfall. Er sank von 1 386 591 Fr. auf 380 870 (Schirges p. 70).

Hollands und dem Erwerb des gesamten Oktroi war sie überzeugt, daß eine Änderung der Verwaltung nötig sei. Der Generaldirektor Molé gab in seinen Fragen die Richtung selber an, welche wünschenswert schien. Die Unterscheidung von großer und kleiner Schiffahrt, das ausschließliche Privileg der Schiffergilden, die Umschlagsrechte, die offizielle Frachttaxe schienen ihm, wie aus den begleitenden Ausführungen hervorging, nur schädlich zu sein. Die beiden bedrohten Stadtbehörden und die Handelskammern setzten sich zur Abwehr miteinander in Verbindung. In ihren Antworten, die teilweise schon früher mitgeteilt worden sind, drängten sie nochmals alle Gründe für die bedrohten Einrichtungen zusammen: das Interesse Frankreichs an der Blüte der beiden Städte, deren Existenz ihnen vom Stapel abzuhängen schien, die früheren Äußerungen Napoleons, die Sicherheit, die der Umschlag für die Kontrolle der Douane gewähre, die Vorteile für Handel und Schifferschaft, den Haß gegen Frankfurt, die Anklagen gegen die Oktroiverwaltung, die Angst vor den Schrecknissen der freien Konkurrenz. Die Kölner Handelskammer arbeitete den früher erwähnten Entwurf eines Reglements aus, der darauf hinauslief, die Strompolizei, die Gildenaufsicht, die Frachtfestsetzung der Zentralverwaltung zu entziehen und der Lokalverwaltung, d. h. sich selbst anzueignen. Ganz unerhört erschien ihr die Zumutung Molés: Keine Stadt, meinte sie, könne sich über den Stapel beschweren; alle deutschen Ströme unterständen einem solchen und Leipzig besäße sogar einen Binnenstapel. Sie stellte geradezu die Forderung, daß vielmehr auch die Maas, um ihre Konkurrenz mit dem Rheine abzuschwächen, gleichen Abgaben unterworfen würde. In einer energischen, unmittelbar an den Kaiser gerichteten Eingabe vom 18. März 1813 drängten Stadt und Handelskammer Köln in kräftigen Schlagworten diese Gründe nochmals zusammen: Durch die Darstellung, als ob die Bekämpfung des Stapels nur von den Konkurrenten des rechten Ufers ausgehe, und durch den Hinweis auf seine Nützlichkeit als mächtiges Kampfmittel glaubten sie ihn zu gewinnen[2].

Napoleon und sein Minister haben nicht mehr Zeit gehabt, eine Entscheidung zu treffen; aber jene Fragen Molés selber zeigen zur Genüge, daß man in Paris an der Trefflichkeit des bisher befolgten, von den Interessenten leidenschaftlich verfochtenen Systems irre geworden war und daß

---

[1] Die Antwort der Kölner H. K. bei Eckert, Beilage 2 p. 384 f., die ebenso geharnischte Erwiderung der Mainzer, Köln. H. K.

[2] Bei Eckert p. 399 f.

man die Neigung verspürte, statt mit der polizeilichen Regulierung es mit der Freiheit der Konkurrenz zu versuchen und zurückzukehren zu den Wirtschaftsgrundsätzen, die die Revolution aufgestellt aber nicht durchgeführt hatte.

Viertes Kapitel.

Die Rheinschiffahrt auf dem Wiener Kongresse.

Beim Herannahen der Verbündeten hatten sich die französischen Behörden, mit ihnen auch die Direktion des Oktroi vom Rhein entfernt. Eichhoff, dem Namen nach noch immer Generaldirektor, hatte von Paris aus nach Köln eine Weisung gegeben, daß die Inspektoren dem französischen Vorstand nicht folgen dürften, sondern sich selbständig konstituieren und auf Grund der Oktroikonvention weiter arbeiten müßten, da dies die verbürgte Neutralität des Oktrois auch in Kriegszeiten mit sich bringe. Dieses Auftreten hat ihm wohl die Gunst Steins eingetragen, der ihn dann, sehr zum Ärger seiner alten Kölner Gegner, nach Wien zog. Stein übergab als Vorsitzender der Zentralverwaltung der Verbündeten die Rheinschiffahrtsangelegenheiten dem Grafen Solms-Laubach und trug ihm zugleich Vorarbeiten auf, damit die Rheinschiffahrt auf dem bevorstehenden Kongresse zum Vorteil des deutschen Handels zweckmäßig berichtigt werden könne [1]. Die Verwaltung wurde, so weit es möglich war, wieder genau nach der Oktroikonvention von 1804 eingerichtet; namentlich sah Stein sofort darauf, daß die Pensionen und Renten, mit denen damals der Oktroiertrag belastet worden war und die Napoleon 1810 nicht mit übernommen hatte, gezahlt wurden. Dalberg, der sie bei jenem Umtausch auf Fulda hatte übernehmen müssen, hatte seitdem noch gar nichts bezahlt. Der Überschuß wurde natürlich zu gemeinsamen Zwecken der Verbündeten verwandt, da kein einzelner Staat Anspruch zu erheben hatte [2]. Auch einige sachliche Änderungen nahm Solms-Laubach vor; er verlegte den Sitz mehrerer Oktroibureaus [3], er begünstigte die Bestrebungen der Jachtschiffer,

---

[1] So Pertz, Stein IV, 38. Die Frucht dieser Vorarbeiten, von denen sonst keine Spur vorhanden ist, ist doch wohl Eichhoffs Topographisch-statistische Darstellung des Rheins.

[2] Charakteristisch ist es, daß die bourbonische Regierung sofort den Einnehmer von Neuburg verhaftete, weil er pflichtgemäß den Ertrag an die Zentralverwaltung abgeliefert hatte. Die Sache kam auf dem Kongresse zur Sprache, wo die französischen Gesandten sie als ganz unverfänglich behandelten.

[3] Hierüber beschwerte sich die Stadt Straßburg beim Kongreß (Klüber

sich von der Vormundschaft ihrer Geschäftsführer frei zu machen, und verfügte namentlich völlige Freilassung Frankfurts vom Umschlag in Mainz mit der Begründung: es sei ungerecht, die Frankfurter Kaufleute zu zwingen, ihre Waren Schiffern anzuvertrauen, auf die sie selber kein Vertrauen setzten [1]. Dieser Satz entsprach allerdings mehr dem gemeinen Menschenverstande als dem verwickelten Rechtszustande.

Trotz der Kriegswirren hob sich die Schiffahrt seit dem Frühjahr 1814. Die plötzliche Aufhebung der Douane brachte für die Kaufleute, die ihre nach den Sätzen des Edikts von Trianon versteuerten Waren im Preise stürzen sahen, starke Verluste. Glauben wir der Handelskammer Köln, so hätte Köln dabei ein Drittel seines Handelskapitals verloren. „Zu Kriegszwecken, wie zum Schutz der einheimischen Industrie", sah sich der Generalgouverneur der rheinischen Lande, Sack, allerdings veranlaßt, sofort eine provisorische Eingangsabgabe festzustellen und schon wurde, noch ehe der Besitzstand Preußens am Rhein gesichert, geschweige denn in seinem Umfang bekannt war, von dem neuen Finanz- und Handelsminister Bülow ein gemeinsames Zollsystem der westlichen Provinzen in Aussicht genommen und diese Vorlage von einer nach Düsseldorf berufenen Notabelnversammlung beraten [2].

Daß die Zentralverwaltung allein auf den Zustand von 1805 zurückgriff, brachte allerdings auch einen Nachteil beträchtlicher Art mit sich. Man begab sich damit jeder Möglichkeit, die Ausdehnung des Oktrois auf Holland, wie sie jetzt seit drei Jahren bestand, zu fordern. Die holländischen Notabeln, die so geschickt die Volksbefreiung zu inszenieren wußten, als die militärische Befreiung durch Preußen schon im Gange war, hatten sofort den alten Zustand der Zölle und Lizenten eingerichtet, in der richtigen Voraussetzung, daß, wie sich auch die weiteren Verhandlungen gestalteten, es immer nützlich sei, im Besitze zu sein. Es ist immerhin möglich, daß dieses im Rheinland sofort sehr lästig empfundene Vorgehen den Anstoß gab [3], im Pariser Friedenstraktat (Art. 5) zu bestimmen, daß die Schiffahrt auf dem Rhein von dem

C. A. III, 56 f.). Die Verlegung eines Bureaus nach Ruhrort wurde von diesem wegen der Kohlenschiffahrt ausdrücklich anerkannt. Humboldt verfaßte eine Denkschrift, die das Recht der Landesbehörden, Verlegungen vorzunehmen, wenn nur der Gesamtbestand der Stellen und des Oktroibetrages dabei der gleiche blieb, verfocht. Dem schloß sich auch der Kongreß an.

[1] Klüber, C. A. III p. 332.

[2] Diese höchst interessanten, völlig in Vergessenheit geratenen Schritte der preußischen Verwaltung in den Rheinlanden werde ich an anderer Stelle behandeln.

[3] Dies gibt Eichhoff an. Darstellungen der Verhandlungen der Zentralkommission 1818 bei v. Rau, Beiträge zur Kenntnis und Beförderung des Handels und der Schiffahrt I.

Punkt an, wo er schiffbar werde, bis zum Meer und umgekehrt frei sein solle, so daß sie niemandem untersagt werden könne, und daß man sich auf dem zukünftigen Kongreß mit den Grundsätzen beschäftigen werde, nach denen man die Zölle der Uferstaaten in der gleichförmigsten und für den Handel aller Nationen günstigsten Weise regeln könne. So vage diese Bestimmung auch war, lag in ihr doch deutlich die Absicht, eine Gleichförmigkeit der Wasserzölle beizubehalten. Man ging weiter; was in Rastatt noch ein Fechterstreich der Revolution gewesen war, wurde jetzt in Paris als ein erstrebenswertes Ziel der europäischen Staatengesellschaft angesehen: die Ausdehnung gleichförmiger Bestimmungen auf alle anderen schiffbaren Flüsse, die verschiedene Staaten trennen oder durchfließen [1].

Erst nachdem in Wien die wichtigsten Entscheidungen über die künftige Territorialgestaltung getroffen waren, ging der Kongreß an die Lösung dieser Aufgabe. Preußen mußte demnach jetzt die führende Rolle zufallen. Humboldt warf sich, nachdem er in den Fragen der großen Politik nicht durchgedrungen war, mit der immer gleichen Arbeitsfreudigkeit auf dieses Nebengebiet, wo sein zergliedernder Scharfsinn und sein umfassender Blick eine dankbare Aufgabe fanden. Man hat nie gezweifelt, daß ihm vor allem das Verdienst an dem Zustandekommen dieser Teile der Wiener Akte, die oft das befriedigendste Werk des Kongresses genannt worden sind, zuzuschreiben ist, aber es ist die Frage, ob ihm nicht auch etwas an der Schuld beizumessen ist, daß diese Bestimmungen noch 16 Jahre auf ihre Erfüllung warten mußten. Am 14. Dezember 1814 war die Einsetzung einer besonderen Kommission beschlossen worden, die außer aus Humboldt aus Wessenberg für Österreich, der sich jedoch ganz passiv verhielt, aus Clancarty für England, dem Herzog von Dalberg für Frankreich, die um so mehr mitzusprechen geneigt waren, bestand. Es verstand sich bei dieser Lokalfrage fast von selber, daß sich diese Kommission sofort erweiterte, indem sie auch die Vertreter der anderen Uferstaaten und sogar Württembergs, als Beteiligte heranzog. Der Schöpfer des wissenschaftlichen Völkerrechts G. v. Martens war der Schriftführer.

Wirklichen Einfluß auf die Beschlüsse hat rasch der kluge Vertreter der Niederlande, Spaën, jedoch nicht die Diplomaten der kleineren deutschen Staaten gewonnen; wohl aber schon konnte man aus ihrem Verhalten vorausahnen, welcher Art von Politik man sich in den nächsten Jahrzehnten von den deutschen Mittel- und Kleinstaaten gewärtigen könne: Württemberg machte es unmöglich, eine Unterkommission für den Neckar, als Nebenfluß des Rheines, zu bilden, weil dieser ein gemeinsamer Strom mehrerer Staaten

[1] Hierfür und für das Folgende bes. Schumacher, Binnenschiffahrtsabgaben p. 72 f.

sei, also mit Rhein, Weichsel und Elbe auf einer Linie stehe. Nassau hingegen erklärte stolz, als man die Lahn unter den schiffbaren Nebenflüssen vergessen hatte: eine Regelung durch die Mächte sei auch nicht erforderlich, da dieser Strom auf der ganzen Strecke seiner Schiffbarkeit von Weilburg bis Oberlahnstein ausschließlich der Souveränität von Nassau unterstehe; Kurhessen, das noch eine winzige Enklave am Rhein besaß, wollte sich nicht gerade beschweren, daß es nicht zu den Verhandlungen zugezogen sei, verlangte aber seine Unterschrift ebenfalls an gebührender Stelle geben zu dürfen. Baden, das doch auf seiner langen Rheingrenze keinen Fuß breit Stromlauf für sich allein besaß, wollte trotzdem die Souveränität der Uferstaaten gar nicht eingeschränkt wissen, „denn kein Staat, der über Bajonette verfügt, werde sich den Willen anderer Mächte vorschreiben lassen". Der Oktroivertrag erschien seinem Gesandten Berckheim nur als ein verwerfliches Werk der letzten 15 Jahre, deren Ergebnis nichts als Blut und Trümmer gewesen sei. — Er vergaß ganz, daß unter anderm auch der neubadische Staat ein Ergebnis dieser Zeit war.

Man bedurfte aber außerdem auch Sachkenner. Solche boten sich selber an. Mainz hatte, um seinen Stapel zu retten, eine eigene Gesandtschaft geschickt, die ihren Auftraggebern regelmäßig Bericht erstatteten[1]; Köln hatte beschlossen, gemeinsam mit ihm vorzugehen; es sandte Daniels und besoldete, als dieser von der fruchtlosen Aufgabe zurücktrat, noch bis zum Schluß des Kongresses einen diplomatischen Agenten, einen der vorsündflutlichen Diplomaten, die früher die kleinen Staaten beim Reichshofrat vertreten hatten, v. Hinsberg. Dieser hatte bei Metternich und Dalberg Zutritt, die ihm freilich auch nicht mehr als nichtssagende oder gar zweischneidige Höflichkeiten sagten, wie: Wenn Köln, wie es berichte, einen natürlichen Stapel habe, werde auch kein Gesetz daran etwas ändern. Humboldt weigerte sich, mit ihm, als einem Sondervertreter einer Untertanenstadt, in Verkehr zu treten. Auf Humboldt übte Eichhoff den bedeutendsten Einfluß aus; aber wenn später die rheinischen Handelskammern diesen wie seinen spiritus rector darstellen und alle Lücken der Akte seinem unheilvollen Einfluß zuschreiben wollten, so zeigen die Vorgänge doch deutlich genug, daß fast alle Beschlüsse gerade entgegen seinen Ansichten gefaßt worden sind. Allerdings bot Eichhoffs Topographisch-statistische Darstellung des Rheines, wie sie uns noch jetzt unentbehrlich ist, das Material, aus dem sich die Gesandten unterrichteten, in seinen praktischen Schlußfolgerungen aber war dies Buch nur eine Verherrlichung des Oktroivertrages, den Eichhoff geradezu ein System,

[1] Auszüge bei Eckert.

wie ein Fluß zu behandeln sei, nannte, und seiner eigenen, dieses System auslegenden und fortbildenden Verwaltung. Humboldts erste Denkschrift, die er den Verhandlungen zu Grunde zu legen wünschte, ist freilich nur eine Redaktion der Vorschläge Eichhoffs; dann aber wurden die Gesichtspunkte wie die Person des Mannes, der nun eine unsichere Vermittlerrolle zu spielen gedachte, in den Hintergrund gedrängt.

Wenn wir nun von dem Gang der Sitzungen absehen und nur die Gegenstände, die behandelt wurden, der Reihe nach ins Auge fassen, da zeigt sich zunächst, daß gleich anfangs eine ähnliche Meinungsverschiedenheit über die staatsrechtliche Natur des Rheines selber wie einst in Rastatt auftauchte [1]. Wieder schlug der französische Gesandte, dessen Entwurf, wohl gerade weil er weniger systematisch dafür aber einfacher als der Humboldts war, zu Grunde gelegt wurde, vor, daß der Rhein unter dem Gesichtspunkt des Handels und der Schiffahrt als gemeinsamer Fluß seiner Uferstaaten betrachtet werden solle, und nach diesem allgemeinen Grundsatz verlor der darauf folgende, daß die Schiffahrt sowohl zu Berg als zu Tal niemandem untersagt werden könne, für alle übrigen Staaten viel von seinem Wert. Diesmal war freilich Holland unter den Uferstaaten miteinbegriffen. Demgegenüber beantragte Clancarty, in richtiger Voraussicht der Zukunft, die den Rhein auch für den englischen Handel wichtig machen konnte, daß diese Freiheit der Schiffahrt ausdrücklich auf alle Nationen ausgedehnt werden müsse. Die neue Redaktion, welche Humboldt übertragen wurde, wich der Schwierigkeit damit aus, daß sie sowohl die Erklärung des gemeinschaftlichen Besitzstandes wie das „pour toutes les nations“ wegließ und sich mit der Anerkennung der Freiheit der Schiffahrt bis an das Meer begnügte. Clancarty war hiermit nicht zufrieden und berief sich für seine Auffassung auf den Artikel V des Pariser Friedens. Daraufhin erklärten aber alle übrigen: der Sinn jenes Artikels sei nur, die Schiffahrt vor Sperren, die aus Konflikten der Uferstaaten unter sich hervorgehen könnten, zu bewahren, keineswegs auch den Untertanen beliebiger anderer Staaten, mit denen man keine Reziprozität habe, gleiches Recht zu geben: — eine wohlverdiente Zurückweisung eines Staates, der noch immer glaubte, die Navigationsakte nicht entbehren zu können. Für diese Freiheit der Schiffahrt wählte man auch diesmal den schärfsten Ausdruck, daß der Rhein und die Oktroiverwaltung in Fällen des Krieges zwischen Uferstaaten neutral sein sollten. Clancarty meinte mißmutig: das besage nicht viel, da man dann doch die Schiffe nach Konterbande untersuchen werde. Von Be-

[1] Klüber, Akten III 15. 21. 147.

deutung ist dieser in der Praxis kaum durchzuführende Paragraph nicht geworden.

Das aber konnte niemand ahnen, daß die Formulierung „jusqu'à la mer" für den schiffbaren Rheinlauf, die man einfach aus dem Pariser Frieden entnommen hatte, einst Schwierigkeiten bereiten könne. Der holländische Gesandte Spaën benahm sich ja in allen Fragen scheinbar so entgegenkommend und benutzte so klug die wohlwollende Stimmung des Kongresses, durch den niemand so sehr wie das neue Königreich der Niederlande verwöhnt wurde. Daß man die einheitliche Regelung durch die Oktroiverwaltung nicht auf alle Seitenarme und Kanäle, die nur dem Lokalverkehr dienten, ausdehnen könne, war klar. Die Kommission beschloß demgemäß, daß nur Waal und Leck unter dem Namen des Rheins zu verstehen seien, und Spaën gab die beruhigende Zusicherung, daß im Umkreise dieser Mündungen bis zur definitiven Regelung der Schiffahrt keine Zollerhöhungen und kein Umschlagsrecht eingeführt werden sollten[1]. Vierzehn Tage später aber übergab er eine Erklärung: wenn beide Arme zu Mündungen des Rheins erklärt würden, müsse der vergrößerten Stromlänge entsprechend Holland auch mehr Stimmen als jetzt bei der Ernennung der gemeinsamen Beamten erhalten. Wollte man dies nicht zugestehen, so möge man nur einen Arm, nämlich den Leck, als wahre Fortsetzung des Rheins erklären, wie er dies auch sei, da sich der Waal in die Maas ergieße, sein Wasser und seinen Namen an sie verliere. Diese Spekulation auf die geographische Unwissenheit der Diplomaten gelang zuerst vollständig. Das Zugeständnis erschien um so bedeutungsloser, als Spaën vorbehaltlich der Genehmigung seines Souveräns die Erklärung abgab, daß die Tarife der Maas nicht höher sein sollten als die des Rheins. Hinterher muß man aber doch Bedenken bekommen und sich gesagt haben, daß man Holland auf solche Weise, da der Leck damals tatsächlich völlig versandet und unbrauchbar war, zwar einen wesentlichen Anteil an der gemeinsamen Verwaltung einräume, es selber aber von deren Kontrolle so gut wie ganz freilasse; kurz: man stellte, ohne daß es noch zu öffentlichen Äußerungen gekommen wäre, den schlichten Wortlaut ohne alle Erläuterung wieder her: **La navigation dans tout le cours du Rhin du point où il devient navigable jusqu'à la mer, soit en descendant soit en remontant, sera entièrement libre, et ne pourra sous le rapport du commerce être interdite à personne.**

Es war die wichtigere Frage, wie die Regelung der Verwaltung erfolgen

[1] Protokoll der 6. Sitzung. Klüber III p. 106.

sollte. Der Oktroivertrag hatte den Rhein völlig aus der einzelstaatlichen Verwaltung losgelöst; aber wir haben im einzelnen gesehen, was es mit dieser Unabhängigkeit der Zentralverwaltung auf sich hatte: sie hatte nur dazu geführt, daß die Landesherren eifersüchtig wurden und sogleich die Kleinschiffahrt der Zentrale entzogen, daß die Handelsstädte in Zwist mit einer so anspruchsvollen und doch im Grunde machtlosen Behörde gerieten und die französischen Interessen gegen sie ausspielten, daß Napoleon schließlich die Teilung des Löwen zu Ende führte und den Rhein ganz unter sich zog. Der alte Generaldirektor selber hielt natürlich an seinem Standpunkt fest; eine Zentralbehörde, die dem Lokalinteresse fremd, nur dem Ganzen gehöre, könnten doch mehrere Landesherren ebenso dulden wie früher zwei, war seine Meinung[1]. Auf diesen Standpunkt stellte sich auch Frankreich. Der Rhein sollte nach dem Dalbergschen Entwurf eine vollständige Einheit bilden (un parfait ensemble), und unter einer Zentralverwaltung stehen, deren Direktor durchs Los abwechselnd aus sämtlichen Kommissaren zu ernennen sei und den Regierungen jährlich öffentlich von den Ergebnissen seiner Verwaltung Rechenschaft abzulegen hatte. Das war echt Talleyrandsche Politik, so schmeichelte er den kleinen Uferstaaten, die mit Preußen völlig auf gleiche Linie gesetzt wurden, so gewährte er den ausländischen Rheinmächten, also zunächst Frankreich selber die Möglichkeit, von Zeit zu Zeit die Direktion des ganzen Rheins zu übernehmen. Preußens Einfluß auf den Rhein wäre damit völlig lahm gelegt worden. Humboldt schnitt kurz diese Aussichten ab. Schon in seinem ersten Entwurf hatte er sich vorsichtig ausgedrückt und für den neuen Vertrag verlangt, daß die Teilnehmer nicht über denselben hinaus an der Ausübung ihrer Souveränität beschränkt werden dürften, auch die Uniformität der Wasserpolizei dürfe nicht jene Polizei kreuzen, die jeder Staat kraft seiner Souveränität auf den Strömen ausübe. Diese Andeutungen konnten nur besagen, daß die Verwaltung den einzelnen Staaten und nur die Feststellung und Änderung der gesetzlichen Bestimmungen der Gesamtheit der Beteiligten überlassen werden solle. Daß Humboldt aber trotzdem die Einheitlichkeit des Vorgehens nicht beeinträchtigen wollte, zeigte er schon dadurch, daß er über den Oktroivertrag hinaus die Feststellung eines einheitlichen Systems für den Strombau forderte, damit nicht einer dem andern schade. Und jetzt zeigte sich sofort, daß auch für die kleineren deutschen Staaten, die nur möglichst vollständige Souveränität begehrten, die Aussicht auf Erweiterung ihrer besonderen Verwaltungsbefugnisse viel verlockender war als ein vergrößerter Anteil an einer gemein-

[1] Eichhoff, Topogr.-stat. Darstell. Schluß.

samen Verwaltung. Schon in der zweiten Sitzung[1] war man unter ausdrücklichem Hinweis auf die Erklärung Preußens darüber einig, daß eine gemeinsame Erhebung des Oktroi nicht stattfinden solle, sondern nur eine gemeinsame Regelung der Anteile; aber auch die gemeinsame Verwaltung des Leinpfades und des Strombettes erschien jetzt der Kommission unzuträglich; nur für die Entscheidung von Streitigkeiten zwischen den Uferstaaten untereinander und von solchen der Schiffer mit den Oktroierhebern bedürfe man einer zeitweilig zusammentretenden Kommission, die dann auch über die Ausführung der noch zu vereinbarenden Schiffahrtsordnung zu wachen hätte. In besonderen Gutachten erklärten sich Nassau und Baden in schroffster Form gegen jede nennenswerte Betätigung einer Zentralkommission, der Nassauer Marschall verkündete laut das Prinzip, nach dem er fortan in allen Fragen der deutschen Politik gehandelt hat: „Keine Regierung wird geneigt sein, sich einer Autorität zu unterwerfen, die ihm zum großen Teil fremd ist, indem sie so die wesentlichsten Rechte opfert[2]."

Einen solchen Partikularismus zu fördern war nun Humboldt gar nicht gemeint. In einem Brief an Hoffmann[3] erörterte er: Am liebsten hätte er eine mit ziemlichen Vorrechten ausgestattete Zentralbehörde an die Spitze gestellt, aber Frankreich und Holland von der Beteiligung daran ausgeschlossen; da sich Frankreich hiergegen gesträubt, und es noch viel weniger tunlich gewesen sei, Preußen abgesondert zu lassen und die kleinen deutschen Höfe doch zu einer Vereinigung zu nötigen, so habe er den Ausweg gesucht „gar keine Zentraladministration außer für einige Fälle ein Surrogat einer solchen" vorzuschlagen. In den Sitzungen sind die anderen Möglichkeiten erst gar nicht zur Sprache gekommen. Humboldt hatte hier sogleich energisch betont, daß die Zentralkommission sich nicht darauf beschränken dürfe, leere Vorstellungen zu machen, sondern eine Exekutive und Verordnungsbefugnisse über den Zustand des Rheinbettes haben müsse, daß dies aber auch nur möglich sei, wenn die einzelnen Staaten nach Maßgabe ihres Besitzes am Ufer und nicht nach ihrer Kopfzahl darin vertreten seien. Dahin ging auch seine eingehende Denkschrift[4]. Er erklärte sich gegen eine

[1] Klüber p. 21. In der 4. Sitzung p. 60 wurde das genauer festgestellt.

[2] Klüber, C A III 87

[3] Bei Gebhardt, W. v. Humboldt als Staatsmann II 166 auszüglich mitgeteilt. Ob Humboldt hier über wirkliche Vorgänge berichtet oder nur nach seiner dialektischen Weise die Möglichkeiten erörtert, geht nicht hervor. Ich möchte das zweite annehmen, denn daß er wirklich an Frankreich und Holland eine so völlig aussichtslose und sie unnötig erbitternde Zumutung gestellt hat, bleibt mir höchst unwahrscheinlich.

[4] Klüber, C. A. 98.

Versammlung diplomatischer Agenten, und trat für eine zentrale Autorität ein; die Gerechtigkeit erfordere, daß der, welcher mehr Interessen habe, auch einen größeren Anteil an der Autorität übe.

Eine Kommission sei einem Generaldirektor vorzuziehen, schon weil man sich in der Person vergreifen könne; doch müsse sie aus wenigen Personen und zwar nicht mehr als drei bestehen; sie solle nicht in den gewöhnlichen Gang der Maschine eingreifen, sondern nur die Fehler ergänzen und Übergriffe der einzelnen Regierungen rückgängig machen. Deshalb solle bei jedem Oktroibureau, deren Zahl auf zwölf zu beschränken sei, ein Schiffahrtstribunal mit vereideten unabsetzbaren Richtern vorhanden sein. Als Appellationsinstanz fungiert ausschließlich die Zentralkommission; sie dient außerdem zur Kontrolle der gemeinsamen Ordnung und als Mittel des Meinungsaustausches der Regierungen, sie wacht über Ausführung der Reglements, übt die Aufsicht über Fahrwasser und Leinpfad und beratschlagt vorbereitend alles, was zur Erleichterung der Schiffahrt dient; nur bei Einstimmigkeit kann sie jedoch an dem ursprünglichen Reglement etwas ändern. Die Regierungen sind gehalten, ihre Anordnungen auszuführen; halten sie sie schädlich für ihr Land, so soll ein Schiedsgericht in summarischem Verfahren entscheiden. Die Kommission tritt nur alle Halbjahre zusammen, dagegen sind außerdem drei Inspektoren für die drei Stromstrecken fest angestellt.

Eine solche Zentralbehörde ging den kleinen Staaten viel zu weit, nur Hessen-Darmstadts Wünsche gingen in der gleichen Richtung. Von dem Augenblicke an, da es feststand, daß Mainz, gerade weil es ein zu wertvoller Besitz war, dem hessischen Kleinstaat zufallen werde, richtete sich auch die gesamte Handels- und Verkehrspolitik desselben nach den Vorteilen der Stadt. Man mußte die Mainzer wenigstens einigermaßen zu gewinnen suchen. Jetzt wünschte Hessen einen Generaldirektor und eine Beteiligung der Handelskammern an der Verwaltung, weil Mainz zum Sitz der Zentralkommission ausersehen war; über Preußens Wünsche hinausgehend beantragte es, daß Preußen als stärkster Besitzer auf beiden Rheinufern den ständigen Vorsitz erhalte. Die Verbindung der beiden Staaten bahnte sich hier an, die sofort in den nächsten Jahren in der gemeinsamen Rheinschiffahrtspolitik sich äußerte und 13 Jahre später den Anstoß zum Zollverein gab. Die alte Interessengemeinschaft zwischen Köln und Mainz führte von selber zu einem Einverständnis ihrer beiden jetzigen Herren. Die Kommission aber beschloß entgegen Humboldts Vorschlägen, daß die zukünftige Zentralkommission aus Vertretern sämtlicher Uferstaaten bestehen, daß diese ohne Rücksicht auf die Uferlänge stimmberechtigt sein sollten und daß der Vorsitz unter ihnen herumgehen solle. Ihre Beschlüsse vollends

sollten nur „beratenden Charakter" haben; wenn sie die Klagen debattiert, werden diese an die Lokalautoritäten gewiesen, und wenn diese bei schwierigeren Gegenständen die Entscheidung verweigern, haben sie es ihren Regierungen mitzuteilen, die alsdann in Verhandlungen treten werden. Nur bei Klagen gegen die Oktroibureaus sollte der Zentralkommission eine, jedoch nur fakultative, Rechtsprechung zustehen.

Dieses Übermaß von Partikularismus würde die Ordnung der Rheinschiffahrt und des Rheinbaus nicht nur hinter den Oktroivertrag, sondern eigentlich hinter die Probationstage der rheinischen Kurfürsten zurückgebracht haben. Trotzdem wußte Humboldt durch seine Redaktionsgeschicklichkeit, die man schlechterdings nicht entbehren konnte, noch einiges zum Besseren zu kehren. Die Akte, welche nach Humboldts Entwurfe beschlossen wurde[1], kennt allerdings die Zentralkommission nur als beratende Behörde; ihre Mitglieder sind nur als Agenten der Uferstaaten anzusehen und als solche nur beauftragt, sich über gemeinsame Interessen zu verständigen; ihre Entscheidungen sind nur soweit bindend für die Staaten, als deren Kommissar ihnen beigestimmt hat. Ihre Aufgaben bestehen in Berichten über die Bewegung des Verkehrs und in Vorschlägen über seine Verbesserung. Ihre gerichtliche Tätigkeit blieb in der Tat so beschränkt, daß sie nur fakultativ als Appellationsinstanz gewählt werden konnte, wenn sich die Partei nicht lieber an den höheren Gerichtshof des zuständigen Uferstaates wenden wollte. Als erste Instanz sollten bei jedem Oktroibureau von den Landesherrschaften Tribunale eingesetzt werden. So erfolgte auch, wie es Preußen gleich anfangs durchgesetzt hatte, die Oktroierhebung von den Staaten auf eigene Rechnung mit eigenen Beamten; die Verteilung des Ertrages aber sollte nach der Uferlänge stattfinden. Selbstverständlich wurde der Grundsatz des Oktroivertrages nochmals anerkannt, daß die Verwaltung der Wasserzölle und der Douanen völlig von einander getrennt bleiben müßten. Als Gegengewicht dieser unvermischt partikularistischen Bestimmungen hatte nun aber Humboldt die feste Verwaltnng besser ausgestaltet. Der Oberinspektor und die drei Inspektoren ermangelten zwar bis auf weiteres jeder Exekutive — eine Erweiterung durch das in Aussicht gestellte Reglement war jedoch nicht ausgeschlossen —, aber sie übten die Kontrolle und durften in allen dringenden Sachen, ohne die Sitzung der Zentralkommission abzuwarten, mit den Behörden in Verhandlung treten. Bei ihrer Ernennung kam Preußen zu seinem Rechte; es erhielt ein Drittel der Stimmen, Holland und Frankreich das andere, die übrigen Uferstaaten das letzte Drittel.

[1] Klüber, C. A. III 254.

Humboldt war schließlich doch zufrieden, so wenig diese Zentralkommission seinem Entwurfe noch ähnlich sah. „So glaube er wenigstens erreicht zu haben, daß wir Herr bei uns bleiben," schrieb er an Hoffmann[1].

In der Tat ist diese von Preußen nicht gewollte äußerste Schwächung der Zentralbehörde nur Preußen zugute gekommen. In den Kämpfen der nächsten Jahre, die damals niemand voraussah, ist nur so die Majorisierung Preußens verhindert worden. Wenn man sich auf den Partikularismus beschränkte, so blieb schließlich eben immer Preußens Partikularismus der stärkste und leistungsfähigste.

Die Höhe des Oktroi zwischen Straßburg und den Niederlanden wurde für den Zentner Bergfahrt auf höchstens 2 Fr., Talfahrt auf 1 Fr. 33 Cts. festgestellt; eine Erhöhung konnte nur durch gemeinsamen Beschluß stattfinden und nur aus den triftigsten Gründen, indem man von dem Grundsatz ausgehe, daß die Schiffsgebühren grundsätzlich (principalement, wie es etwas mehrdeutig heißt) bestimmt sind, die Kosten der Unterhaltung der Wasserstraße zu decken. Clancarty hatte beantragt, diese Verwendung der Oktroiüberschüsse, als die einzig erlaubte, gesetzlich festzulegen, das aber hatte die Kommission ausdrücklich abgelehnt[2] und sich mit jener Verbeugung vor dem Prinzip begnügt. Aber auch jede Befreiung vom Oktroi und jede Ermäßigung ward der Zentralkommission untersagt (Art. 25); daß auch den einzelnen Staaten auf ihrer Strecke dies verboten sei, war nicht gesagt, war vielleicht nur vergessen worden. Auch hier konnte man nicht voraussehen, daß in Zukunft die Handelspolitik der Einzelstaaten solche Ermäßigungen in ihrem Interesse benutzen würde.

Mit den Beratungen über die Verwaltung hatten sich fortwährend die über die Umschlagsrechte und Schiffergilden gekreuzt.

Der Kongreß fand hier bereits eine ganze Literatur von Eingaben und Streitschriften vor, die zu seiner Information bestimmt waren. Am genauesten waren die Gründe für den Stapel in der Denkschrift der Stadt Mainz über ihr Staffelrecht behandelt[3]. Die Eifersucht gegen Frankfurt — seit viertehalb Jahrhunderten das Leitmotiv aller Äußerungen aus Mainz — spricht überall aus ihr; man könnte aus ihr schließen, daß immer nur durch die Intriguen der Mainstadt eine allseitige Zufriedenheit gestört worden sei. Darum suchte sie zu erweisen, daß gerade die kleinen Schiffer und kleinen

---

[1] Gebhardt a. a. O.

[2] Klüber, C. A. III 169.

[3] Klüber I Heft 3 p. 1; auch als besondere Broschüre erschienen. Dazu der Nachtrag vom 24. Oktober 1814 III 331 ff. Dort auch die Mehrzahl der übrigen Kontroversschriften.

Kaufleute beim Stapel ihre Rechnung finden; denn jetzt könne der Mannheimer Schiffer schon mit 300 Ctr. Fracht abfahren, weil er Rückfracht finde; Sicherheit des Kredits und Schnelligkeit der Beförderung bei Sammelladungen bringe nur der Stapel mit sich. Bemerkenswerter fast war der Nachtrag, den die Mainzer Gesandtschaft in Wien verfaßte: Wenn Frankfurt freigelassen werde, sei der ganze übrige Stapel nichts wert, alsdann fühle sich die Mainzer Deputation verpflichtet, auf die Freiheit eines jeden, von und zu allen Punkten ohne Stationsverbindlichkeit fahren zu können, anzutragen. Dieses „Entweder — oder", eine etwas gefährliche Position, verfochten auch die weiteren Denkschriften aus dem Lager der Freunde des Stapels. Der Standpunkt von Spediteuren, die nichts anderes kennen als den kleinen Kommissionshandel, der ihre Dienste nicht entbehren kann, zeigt sich in ihnen allen ungeschminkt: „Wir stehen nicht mehr in dem für den Handel goldenen 14. und 15. Jahrhundert," heißt es in einer von ihnen, „sondern in dem eisernen 19. und unterliegen noch dem Einfluß des bleiernen 18. Kein Kaufmann ist heute im stande, ganze Schiffe zu befrachten, kleiner Kommissionshandel überwiegt." Es gab allerdings auch hoffnungsfreudigere Naturen: Eine Flugschrift „Welches Schicksal wird der 5. Artikel des Pariser Friedens haben?" hoffte, daß die Deutschen nicht nur den fremden Nationen den Rhein öffnen, sondern selber ihre erweiterten Aussichten benützen würden, um ihrem Handel und ihrer Schiffahrt nicht nur auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen, sondern auch auf den Meeren selbst Ausdehnung zu geben. Optimistisch gesinnt meinte sie, daß auch ohne Stapel Mainz und Köln die Sammelplätze des Transitverkehrs bleiben würden und nur der große Platz Frankfurt zur direkten Versendung übergehen, daß auch die Beurtfahrten den Hauptteil des Verkehrs behalten würden, wenn sie sich auch in die freie Konkurrenz einfügen müßten. Konsequenter griffen die Frankfurter[1] mit dem Stapel und den Schiffergilden auch die Rangfahrten an; in der Konkurrenz vieler kleiner Schiffer mit kurzer auf 8 Tage fixierter Ladefrist sahen sie den Vorteil des Handels —; konnten doch auch in den Main die großen Beurtschiffe nicht einfahren. Obwohl Frankfurt am wenigsten Anlaß hatte, sich über Eichhoff zu beschweren, richtete es gegen seine Inkonsequenz und das ganze bureaukratische System der Oktroiverwaltung seine Kritik. Auch die Unterstellung fehlte nicht, die Eichhoffs großes Gehalt in Beziehung zu seinem Eifer für Erhaltung der bisherigen Verfassung brachte.

[1] Über die Freiheit der Rheinschiffahrt Klüber I 55. Zweites Schreiben Klüber III 366. Dagegen sind wieder die späteren Auslassungen der Mainzer gerichtet.

Einstweilen schienen diese Angriffe gegen den Stapel wenig zu verfangen. Baden, das unter Karl Friedrich noch so eifrig für die Freiheit der Rheinschiffahrt eingetreten war, verhielt sich jetzt schweigend. Mit gutem Grunde; denn es hatte seit kurzem ebenfalls den Neckarstapel in Mannheim verschärft, in der rheinbundesfreundlichen Absicht, Württemberg von direkten Beziehungen zum Rhein auszuschließen, und Württemberg hatte das Beispiel in Heilbronn nachgeahmt. Auch Dalbergs Entwurf hatte den Stapel gar nicht berührt, also stillschweigend anerkannt; derjenige Humboldts hatte nur eine Regelung der bestehenden Stapelrechte und ein Verbot neuer gefordert. Ganz übereinstimmend mit Eichhoff hatte er auch eine einheitliche Regelung der Frachttarife für den ganzen Stromlauf mit periodischen Revisionen vorgeschlagen. Es war der Gesandtschaft der Stadt Mainz nicht zu verargen, wenn sie anfangs siegesgewisse Berichte nach Hause sandte und diesmal eine Erklärung erhoffte, die ihren Stapel über allen Zweifel feststellen sollte.

Allein schon in der zweiten Sitzung (8. Februar) legte Spaën[1] einen Antrag vor: Man möge sofort in die Beratung von Spezialfragen eintreten und finde hierbei besonders wichtig: das Umschlagsrecht von Köln und Mainz, die Fixierung der Tarife durch die bisherige Generaldirektion, die Schifferinnungen, die Scheidung zwischen großer und kleiner Schiffahrt[2]. Holland hatte von einem Übergang zum System der freien Konkurrenz als der Staat mit der kräftigsten Schiffahrt und in der stärksten Position am meisten zu gewinnen. Die Kommission beschloß, über den Stapel als entscheidenden Punkt Eichhoff und je einen Vertreter der entgegengesetzten Standpunkte, den Frankfurter Danz und den Mainzer Mappes zu vernehmen. So wurde denn nochmals die alte Debatte, wie es schien, zur letzten Entscheidung, vor dem höchsten Forum geführt. Neue Gründe konnten natürlich hüben und drüben nicht vorgebracht werden. Mappes führte die Verschiedenheit des Fahrwassers und die Leichtigkeit, Ladungen zu vervollständigen, sowie die größere Sicherheit bei gezwungenem Umschlag ins Feld. Danz berief sich darauf, daß doch kleine Schiffe von 2000 Zentner sogar von Würzburg bis Köln gehen könnten und daß die Lauertannen der Schweizer — aus Balken zusammengeschlagene, floßartige Schiffe, die nach vollbrachter Talfahrt in den Niederlanden auseinandergeschlagen werden — stets ungehindert passiert hätten, daß die stets zugelassene Freiheit der Schiffahrt in Meßzeiten eine beständige Widerlegung

---

[1] Klüber, C. A. 30 f.

[2] Dazu einige die Organisation betr. Punkte.

der Notwendigkeit des Umschlags sei. Er berief sich auf eine ältere Denkschrift Eichhoffs dafür, daß der Rhein gar nicht so gefährlich sei, zumal überall des Fahrwassers kundige Steuerleute zu haben seien; die Donau sei gefährlicher und habe doch keinen Stapel. Wenn Mappes die Kosten und den Zeitverlust des Umschlags gering anschlug, so setzte sie Danz möglichst hoch; die Nützlichkeit von Schiffergilden für die einheitliche Handhabung der Flußpolizei bestritt er entschieden. Was Eichhoff wollte, konnte aus seinen Erlassen und Schriften schon jedermann wissen; er trat hier mit der Vorsicht, aber auch der Unsicherheit eines Vermittlers auf[1]. Er konnte sich mit Recht vor der Unterstellung verwahren, daß er unbedingt die Stapelrechte begünstige, da er 1809 so eifrig für die Anrechte Frankfurts eingetreten sei; er wollte jetzt vielmehr eine bestimmte Begrenzung, so daß zunächst alle Landesprodukte vom Umschlag frei sein müßten. Holz und Getreide hatte er schon während seiner Verwaltung gegen Entrichtung der Gebühren passieren lassen; auch sollten die Umschlagsgebühren sich streng in den Grenzen der Selbstkosten halten. Andererseits beharrte er auf dem Standpunkt, daß es im ganzen vorteilhafter sei, in großen Schiffen selbst mit Umladung zu versenden als in kleinen ohne Umladung; Schiffergilden seien nur bei Umschlagsrechten, d. h. bei Trennung der Stromstrecken möglich, und sie schienen ihm für eine sichere Aufsicht unentbehrlich. Daß eine zu große Vermehrung der Schiffer bei freier Konkurrenz, ohne daß man ihnen auch Rückfracht sichern könne, kein Vorteil sei, schien ihm ausgemacht. Allein die bureaukratische Regelung der Privatwirtschaft, wie er sie vertrat, hatte jetzt an Anhängern verloren, und hinter den Stapelstädten stand jetzt nicht mehr wie 1804 die Macht Napoleons. Schon in der nächsten Sitzung (23. Febr.) wurde einstimmig beschlossen, den gezwungenen Umschlag in Mainz und Köln aufzuheben und keinen anderen jemals einzurichten; dagegen sollte die Zahl der Ausladeplätze bestimmt werden[2]. Humboldt hatte sich, sobald er sich genauer mit der Frage beschäftigt hatte, völlig auf die Seite der Freiheit gestellt, wie es bei seiner theoretischen Stellung das Gegebene war. Er sprach sich jetzt auch gegen die Beschränkung der Ausladeplätze aus; vielmehr solle man den Schiffern hierin völlige Freiheit lassen; jeder Bundesstaat möge gegen etwaige Mißbräuche selber Maßregeln ergreifen[3]. Er setzte das auch durch; nur wo feste Einrichtungen zum Ausladen bestanden, sollten durch das Reglement einheitlich

[1] Klüber a. a. O. 60—69.

[2] Klüber III 59.

[3] Klüber III 84.

die Gebühren festgesetzt werden. Die Niedergeschlagenheit in Mainz und Köln war groß; nochmals versuchte die Mainzer Gesandtschaft durch Aufzählung aller ihrer Gründe die Kommission zur Zurücknahme ihres Beschlusses zu bewegen; skeptisch wies sie die Vertröstungen auf eine tatsächliche weitere Benützung des Umschlags zurück; denn der Eigennutz der einzelnen werde sich nicht freiwillig einer Maßregel zum Wohl des Ganzen einfügen, und suchte die Staaten zu überzeugen, daß eine Polizei, die überall auf dem Flusse gegenwärtig sein müsse, viel teurer und lästiger sein werde als eine, die sich auf die Stapelplätze beschränken könne[1].

Köln hoffte sogar noch auf Erhaltung seines Stapels, als Mainz schon unzweideutig mitgeteilt worden war, daß der seine falle. Stadt und Handelskammer wandten sich am 12. Mai 1815 unmittelbar an den König mit der Bitte, nicht in die Aufhebung zu willigen. Sie erhielten eine freundliche, aber bestimmte Absage[2]: „Was zur Beförderung des Handels der Stadt Köln geschehen könne, werde seitens der preußischen Verwaltung geschehen; die Vorteile der natürlichen Lage Kölns blieben bestehen und würden sich in gleichem Verhältnis mit dem steigenden Verkehr steigern, was aber in diesen Rechten bisher Zwang gewesen und deshalb sowohl anderen Städten als dem Handel im ganzen zum Nachteil gereicht habe, könne und dürfe in dem Augenblicke, wo man Grundsätze aus allgemeinen Rücksichten bestimmen und anwenden wolle, nicht erhalten werden; es müßte in jedem Falle der Privatvorteil dem allgemeinen Besten weichen." Die Kölner waren viel zu kluge Kaufleute, um nicht zu sehen, daß sie ihre Taktik fortan ändern mußten.

Mit dem Stapel mußten auch die anderen, eng mit ihm verbundenen Einrichtungen fallen. Zwar glaubte man im Anfang, sie noch beibehalten zu können, wenn man nur die Sicherung träfe, daß keine Schiffergesellschaft ein Ausschlußrecht auf dem Rhein üben dürfe[3]. Eichhoff, nochmals zu einem Bericht aufgefordert, kämpfte in ihm für Zwangsinnung, Scheidung der Groß- und Kleinschiffahrt und für Frachttarife, die man jedoch nicht den dabei interessierten Handelsstädten überlassen dürfe[4]. Humboldt bekämpfte ihn in einer sorgfältigen Untersuchung[5]: Die frühere Verwirrung

---

[1] Klüber III 187.

[2] Das Schreiben vom 19. Juni, von Hardenberg unterzeichnet (Köln. H. K.), ist identisch mit dem bei Gebhardt II 167, 2 unterm 6. Juli mitgeteilten. Humboldt hat es also entworfen.

[3] Klüber III 84.

[4] Klüber III 110.

[5] Examen de la Convention du 5 Août 1804. Klüber, C. A. III 199.

sei daher gekommen, daß die Kleinschiffahrt nur der Polizei der Uferstaaten, die Großschiffahrt nur der Oktroiverwaltung unterstand, nachdem eine einheitliche Exekutive hergestellt, sei auch der Hauptgrund zu einer Scheidung hingefallen; Zwangsinnungen seien schlechterdings unverträglich mit dem Prinzip der Freiheit der Schiffahrt für jedermann, über die Bedingungen der Qualifikation müsse das Reglement entscheiden, freie Associationen zu errichten, möge man den Einzelstaaten überlassen; die Frage der Tarifierung der Frachten schien ihm nach Aufhebung der Umschlagsrechte überhaupt bedeutungslos. — Die Zustände, die sofort nach der wirklichen Aufhebung des Umschlages sich von selber herstellten, haben ihm durchweg Recht gegeben. Demgemäß verfügte auch die Akte nur, daß keine Association, noch weniger ein Individuum, Ausschlußrechte über die Schiffahrt ausüben dürfe; es bleibe den Untertanen jedes Staates frei, Mitglieder der Association eines anderen dieser Staaten zu sein. Diese letzte liberale Bestimmung entsprach allerdings nur dem bisherigen Gebrauche.

Nach einigen scharfen Auseinandersetzungen hatten die beiden Neckarstaaten sich denn auch herbeigelassen, ihre Kampfstapel aufzugeben; so wenig traute aber Baden, daß König Friedrich sich an eine vorläufige Zusage seines Ministers Linden binden werde, daß es in einer eigenen Note vor dem Kongreß konstatierte: Baden gebe seine Unterschrift nur in der Voraussetzung, daß ein absolutes Verbot aller Umschlagsrechte auf dem Neckar wie auf dem Rhein angenommen werde[1]. Ganz und gar sträubten sich aber die Mittelstaaten gegen jeden Eingriff in ihr souveränes Zollrecht auf den Nebenflüssen. Nachdem Marschall jene famose Erklärung über die Lahn als nassauischen Specialstrom abgegeben hatte, brach die Kleinstaaterei los; nur Baiern blieb gleichgültig, wie denn Wrede in den Sitzungen nicht einmal das Wort ergriffen hat; die übrigen Minister der kleineren Uferstaaten erklärten einstimmig: Auf Main und Neckar seien die alten Zölle nicht aufgehoben; sie könnten sich nur verpflichten, daß sie nicht über den Fuß von 1802 erhöht werden sollten. Vergebens hielten Preußen und Holland ihnen vor, daß sie doch nach dem Grundsatz der Gegenseitigkeit auch etwas tun müßten, da doch ihnen die Begünstigung der Rheinschiffahrt besonders zu gute komme, und verwiesen auf ihr eigenes Beispiel, auf Mosel, Maas und Schelde. Jene beriefen sich in einem Atem auf die hohen Kosten ihrer Flüsse und auf die großen Erträge jener Zölle; sie erklärten sich höchstens bereit, „soweit die Umstände er-

[1] Klüber, C. A. III 167.

lauben, die Tarife denen des Rheines anzunähern zu versuchen". Und dabei blieb es[1].

Es entbehrt nicht des Humors, daß man, während man mit den deutschen Kleinstaaten nicht fertig werden konnte, zu gleicher Zeit mit allseitiger Zustimmung die allgemeinen Grundsätze feststellte, die für alle großen Ströme, welche mehreren Staaten angehörten — Dalberg nannte etwas freigebig nach der Landkarte Weser, Elbe, Oder (!), Weichsel, Donau, Po (!), Tajo —, gelten sollten. Humboldt hatte freilich von vornherein ganz richtig den Sinn dieser Grundsätze dahin bestimmt: Man werde die Unterzeichner der Kongreßbeschlüsse auffordern können, untereinander und mit anderen in ähnliche Verhandlungen einzutreten, etwa wie man bei Friedensschlüssen zukünftige Handelsverträge in Aussicht stelle; sie sollten sich dann verpflichten, nur die hier aufgestellten allgemeinen Prinzipien zur Grundlage ihrer Abkommen zu nehmen[2]. Bis zur formellen Verpflichtung ist man in der Akte, deren betreffender Abschnitt nach den Entwürfen Stägemanns, des treuen Gehilfen Humboldts, gearbeitet ist, doch nicht gegangen, und auch die Zusicherung, daß gleich nach dem Schluß des Kongresses alle beteiligten Staaten zu solchen Verhandlungen zusammentreten sollten, blieb ein frommer Wunsch; aber als Leitsätze haben jene zehn Punkte doch gewirkt. Sie waren gebaut auf die Ordnung, die man soeben für den Rhein zu stande gebracht hatte: Freiheit der dem Handel dienenden Schiffahrt bis zu den Mündungen der Ströme, vorbehaltlich der polizeilichen Regelung; Einheitlichkeit der Gebührenerhebung, etwa in der Höhe des Rheinoktroi, ohne Berücksichtigung der Verschiedenheit der Waren, um detaillierte Untersuchungen zu vermeiden; feste und möglichst geringe Anzahl der Hebestellen; Sorge jedes Staates für Leinpfad und Strombett auf seiner Strecke; völlige Trennung der Douanen von den Schiffahrtsgebühren; Änderung nur nach Übereinkunft aller Uferstaaten. Nur gegenüber den Stapelrechten, was freilich überall der springende Punkt war, verhielt man sich auch in den allgemeinen Grundsätzen schwankend: Es sollten keine neuen eingeführt werden, wo sie aber bestünden, sollten sie nur so lange bleiben, als die Uferstaaten ohne Rücksicht auf den Vorteil des eigenen Landes und des Stapelortes sie für nötig und nützlich für Schiffahrt und Handel im ganzen finden würden. — Ob wohl jemand an diese Selbstverleugnung wirklich geglaubt hat?

Dank Humboldts Fähigkeit, auch Beschlüsse, die nicht überall seinen Ansichten entsprachen, systematisch zu formulieren, waren diese Abschnitte

[1] Klüber, C. A. III 226 ff.
[2] Klüber III.

der Wiener Akte ein befriedigendes Ganzes geworden. Es war redliche Arbeit; man hinterließ ein immerhin reiches Programm, das man noch der Zentralkommission, die erstmals im Juni 1815 in Mainz zusammentreten sollte, vorlegen wollte; aber in allen entscheidenden Punkten schien die Akte ein lückenloses Werk zu sein. Und doch war man über eine Lücke, wenn nicht achtlos, so doch stillschweigend hinweggegangen, und sie genügte, um das ganze Werk des Kongresses auf 15 Jahre hinaus zu vereiteln. In allen Stadien der Verhandlungen, in der Akte selbst war betont worden, daß Douanen und Oktroi streng voneinander getrennt werden müßten. Nur diesen wollte man regeln, die Vermutung, daß der Kongreß sich auch in die Zollgesetzgebung der einzelnen Staaten mischen wolle, hatte man erst gar nicht aufkommen lassen. Aber man hatte sich auch nicht gesagt oder nicht sagen wollen, daß Wasserzölle auf Waren, die in ein anderes Land gingen, eben doch in jedem Falle Transitzölle seien und unabhängig von anderen Transitzöllen gar nicht behandelt werden könnten. Noch bildeten Abgaben von der Durchfuhr auf lange hin einen wesentlichen Bestandteil jedes Zollsystems. Als die Niederlande mit Transitzöllen, die nirgends verboten waren, vorgingen, meinte wohl allerdings der Vertreter Preußens in der Zentralkommission, Jacobi, wenn man die Schwierigkeiten, die sie bereiteten, hätte voraussehen können, würde man sich besser gesichert haben. Das war eine wenig geschickte Entschuldigung, die eigentlich ein Diplomat nicht hätte brauchen sollen. Wir werden aus den Äußerungen Humboldts sehen, daß noch längere Zeit Preußen am Verhalten der Niederlande nichts auszusetzen hatte. Preußen hatte in der Tat auch nicht den geringsten Anlaß, Anstoß hieran zu nehmen, denn während der Wiener Verhandlungen selber bereitete es für die westlichen Provinzen ein gemeinsames Zollsystem vor, in dem von allen durchgehenden Waren ohne Unterschied des Weges, den sie einschlugen, Eingangs- und Ausgangsabgaben gefordert wurden. Der Finanzminister Bülow erklärte, diese Methode einem besonderen Transitzoll, der zu viel Schwierigkeiten bei der Kontrolle der Warendurchfuhr mache, weit vorzuziehen, er erörterte in lebhafter Korrespondenz mit dem Oberpräsidenten Sack seinen Plan und ließ ihn schon im August 1814 einer Notabelnversammlung der neuen Provinzen vorlegen. Durch denselben war es von vornherein ausgeschlossen, daß der Rhein eine freie Transitstraße bleibe, die Aufhebung der Freihäfen war ausdrücklich in dem Projekt vorgesehen; zum Überfluß betonte Bülow in seiner Begründung vor dieser interimistischen Ständeversammlung: „Es liegt in der Natur der Sache, daß der Ausländer, der unser Land zum Durchgang benützt, für die Vorteile und für die Sicherheit bezahlt, die es ihm

gewährt. Wir liegen zwischen Handelsstaaten, wir besitzen die Maas[1], den Rhein, die Mosel, die Weser, die Lande müssen für den Transit nach Süddeutschland und der Schweiz berührt werden. Daß Aus- und Einfuhr gleich Transit (sc. Zöllen) sein sollen, hat den Vorteil, daß unter dem Vorwand der Durchfuhr keine Defrauden stattfinden können; es bedarf keiner Entrepots, keiner Plombierung, keiner acquits à caution, alles Gelegenheit zu Plackereien und Unterschleifen." So wenig war man von den Transitzöllen der Nachbarn überrascht, daß man im Gegenteil auf sie verwies und, in einem seltsamen Irrtum befangen, einen Vorteil für Preußen darin sah, daß Holland und Belgien höhere Zölle hatten; denn Bülow fährt fort: „Der Staat wird auch Vorteil aus dem Transit-Konterbandehandel ziehen, welcher von hier aus nach Frankreich, Holland und Belgien unfehlbar gehen wird, weil unsere Abgaben sehr bedeutend geringer sind als die dortigen." Es hat sowohl bei Sack, dem leidenschaftlichen Gegner Bülows, wie bei der Kölner Handelskammer und den Notabeln nicht an Widerspruch gegen diese Ansichten gefehlt; im wesentlichen ist aber auf ihrer Grundlage schon 1814 ein einheitliches Zollsystem für die westlichen Provinzen zu stande gekommen. Der Gegensatz zu Holland, der sich binnen kurzem als Notwendigkeit ergab, hat auch dahin geführt, den Rhein als freie Transitstraße zu behandeln, die ursprüngliche Absicht Preußens ist es nicht gewesen, und der Wiener Kongreß ist über diese Schwierigkeit hinweggeschlüpft.

Sein Werk war unvollständig, aber die Ziele waren gewiesen, die Verkehrsfreiheit war Gesetz geworden; es war nur noch die Frage — wann das Gesetz Tatsache werden würde.

Fünftes Kapitel.

Der Streit um die Befreiung des Rheines.

Der Wiener Kongreß hat sofort politische Enttäuschungen bereitet, aber in wirtschaftlicher Beziehung kamen in Deutschland die Enttäuschungen erst in den nächsten Jahren. Selbst die sprunghafte Überflutung mit englischen Waren i. J. 1815 hat die Opposition einzelner Fabrikantenkreise erst in den nächsten Jahren erweckt, während die blühendsten Industriebezirke,

[1] Man lebte damals im Rheinland noch des Glaubens, daß Lüttich bei Preußen bleiben werde. Man sieht, daß Bülow demselben entgegenkam.

Sachsen und das bergische Land [1], mit Freude die Wiedereröffnung des Weltmarktes begrüßten, und das Publikum atmete um so mehr auf, als es ja auch einige Monate schien, als ob England sich dem Getreide des Kontinents dauernd öffnen werde. Noch glaubte man auf Jahre hinaus, daß das Versprechen einer gemeinsamen deutschen Handelspolitik, das der Art. 9 der Wiener Akte so leichthin gegeben hatte, ernst gemeint sei; vor allem aber begrüßte die öffentliche Meinung die Bestimmungen des Wiener Kongresses über die Flußschiffahrt mit ungeteilter Befriedigung; die Techniker fingen jetzt an, auch ihr Wort in den öffentlichen Debatten mitzusprechen; seit im Napoleonischen Kaiserreich den öffentlichen Arbeiten ein so großer Raum gewährt worden war, war auch ihr Ansehen und ihr Selbstbewußtsein gewachsen. Der Lieblingsgedanke jener Tage war eben wieder der Napoleons, durch ein großes Kanalnetz die Ströme Europas zu verbinden und so den inneren Verkehr allseitig zu entwickeln. Noch hatte Frankreich von den 100 oder 140 Millionen Fr. [2], die der Kaiser auf Kanalbauten ausgegeben hatte, nicht eben viel eingenommen, aber von Eichhoff abgesehen, der allein dieser Richtung entgegenstand, erwartete man von ihnen mit Recht binnen kurzem große Verkehrsverschiebungen.

So entstand in den Jahren 1815 und 1816 eine ganze Kanalliteratur, die uns augenblicklich wieder merkwürdig modern ansieht. Sie geht durchweg von der durch die Wiener Akte gesteigerten Hoffnung aus: „Kein Einzelstaat werde das Recht haben, durch willkürliche Zollgrenzen und Transitgebühren den Handelswohlstand der Nachbarn zu beschränken und zu untergraben," knüpfte aber an die Kanalprojekte Napoleons und Jeromes, der es auf diesem Gebiete gern seinem Bruder nachtun wollte, an. Der Wasserbaumeister Wiebeking schlug schon im November 1814 vor, die Donau mit dem Rhein, die Elbe mit der Weser zu verbinden, die Brücken und Schleusen aber nach den Helden der Freiheitskriege zu benennen; er hatte im Auftrag Bülows während dessen westfälischer Zeit einen Kanal von Magdeburg nach Celle mit Benutzung der Aller durch den Drömling vermessen, der wieder mit einem Hunte-Emskanal in Verbindung gesetzt werden sollte. Man hatte zwischen dieser Linie und einem Projekt eines Kanales von Magdeburg mit Benutzung der Leine nach Hannover-Minden, wo man einen über Bielefeld beabsichtigten Rhein-Weserkanal treffen wollte, geschwankt. So hatte Napoleon, nachdem er den großen Nordkanal von der

[1] Aus dem Bergischen liegen eine Menge Äußerungen gelegentlich der Vorbereitungen des Zollgesetzes von 1818 im Sinne des striktesten Freihandels vor.

[2] Die Summe wird in der Literatur dieser Zeit zwischen diesen Grenzen angegeben.

Schelde über Venlo nach Neuß hatte fallen lassen, doch einen Binnenkanal über Oldenburg nach Hamburg und von dort nach Lübeck ins Auge gefaßt und wohl schon einige Vermessungen anstellen lassen. Man hielt ihn auch, nachdem die Seesperre weggefallen, für nützlich. Die beste dieser Schriften[1] befürwortete mit besonderem Eifer, jetzt schon im Hinblick auf eine Umgehung Hollands, einen Lippe-Ems- und einen Ems-Huntekanal und verfocht zugleich deren Nutzen für die Landwirtschaft namentlich durch Beförderung der Veenkultur. Sie glaubte die Notwendigkeit einer durchgehenden Kanalverbindung — wir würden sagen eines Mittellandkanals — beweisen zu können, der auf eine Verbindung Leipzigs mit der Elbe hinauslief. Die Schwäche aller früheren Kanalprojekte äußerte sich auch hier: Jede Verbindungslinie war recht, mochte sie auch im Zickzack verlaufen: Leipzig sollte zur Weser über Torgau kommen. Dagegen war es nur zu billigen, wenn man mit geringen Schiffsgrößen, kleiner Frequenz und also auch mit schmaler Abmessung und niedrigen Baukosten rechnete; denn das entsprach nur dem Zustand der Schiffahrt[2]. Am stolzesten beflügelte der Ingenieur Braumüller seine Phantasie[3]. Als der wichtigste Kanal in Europa galt ihm eine Vereinigung des Schwarzen Meeres mit der Ostsee vermittelst des Dnjestrs und der Weichsel, der vor allem auch den preußischen Ostseehäfen zu gute kommen sollte. Aber zugleich wollte er eine Verbindung Österreichs mit vier Meeren, „um es den Vorteil seiner zentralen Lage genießen zu lassen." Das erinnerte allerdings etwas an Knesebecks Überschätzung des Plateau von Langres als europäischer Wasserscheide und Gneisenaus Witzwort darüber; aber auch die phantastischen Pläne zeigten, wie lebhaft man damals diese Gedanken ergriff.

Von allen diesen Plänen ist später nur der Rhein-Donaukanal zu stande gekommen, den König Ludwig, der sich wohl auch in jenen Tagen der Hochflut solcher Pläne für sie begeistert hat, zäh festhielt. Auf die Idee eines Lippe-Emskanals hat man in den Jahren des Kampfes mit

[1] Reinhold und Oltmanns, Der deutsche Handelskanal. 1817.

[2] Den Berechnungen, an denen man es nicht fehlen ließ, werden gewöhnlich die Durchschnittssätze Hogreves (Anweisung zur Baukunst schiffbarer Kanäle) zu Grunde gelegt. Danach werden für je 5 Meilen Kanal 500 000 Taler Baukosten, 8000 Taler Unterhaltungskosten und 2000 Taler Besoldungen gerechnet. Mit Zinsen macht das jährlich 32 000 Taler. An Einnahmen werden 1⅛ Taler Schleusengeld pr. Last (= 2 Tonnen) auf diese Strecke gerechnet; bei einem durchschnittlichen Transport von jährlich 30 000 Last erhielte man 8000 Taler Überschuß. Er begnügt sich allerdings auch mit Kähnen von 25 Last, für die ostfriesischen Kanäle schlägt Oltmanns Barken von 150 Last vor; im Oberlauf der Ems gingen aber solche von 15 Last.

[3] Braumüller, Der wichtigste Kanal in Europa. Berlin 1815.

Holland vorübergehend zurückgegriffen, ohne ihr Nachdruck zu verleihen, obwohl von 1815 an die westfälischen Blätter sie befürworteten, die leichte technische Durchführbarkeit behaupteten und die Schiffbarmachung der Ems ohne gleichzeitige Verbindung mit dem Rheine als ein halbes Werk bezeichneten[1]. Die Ernüchterung der nächsten Jahre, die harte Notwendigkeit, erst einmal die Freiheit der Flüsse zu erstreiten, ließ alle diese hochfliegenden Pläne zurücktreten. Die optimistische Auffassung, daß die Freiheit mit der Wiener Akte bereits festgestellt sei, hatte sie allein entstehen lassen.

Diesen Optimismus teilte und förderte man in Berlin. Als Düsseldorf dem Staatskanzler bei seinem Besuch des Rheines eine Deputation entgegenzusenden beschloß, bat es zugleich um unmittelbare Aufhebung des Stapels (5. Dezember 1815), „nachdem die Kraft der Wahrheit und das Wohlwollen der hohen verbündeten Mächte die Freiheit der Rheinschiffahrt errungen“; alsdann würden sofort seine Verträge mit Frankfurt und Mannt heim über Rangfahrten ins Leben treten[2]; es hatte eben solche auch mi- Amsterdam und Rotterdam abgeschlossen, ebenso wie dies gleichzeitig Frankfurt mit Rotterdam tat. In Berlin war man mit Rangfahrten als solchen, weil sie eine Einschränkung der Gewerbefreiheit schienen, nicht einverstanden; Bülow teilte auch den Düsseldorfern mit, er habe einen Rangfahrtvertrag Berliner Kaufleute mit Hamburg nur mit dem Vorbehalt bestätigt, daß er der freien Elbschiffahrt nicht hinderlich sei, er beruhigte sich aber mit der Erklärung der Düsseldorfer, daß auch sie stets Anhänger einer unbedingten Handelsfreiheit gewesen seien, und daß ihre Rangfahrt eher eine Postfahrt, die jedermanns Güter mitnehme, darstelle. Den Stapel aber sofort aufzulassen, fand man durchaus angezeigt. Hardenberg erkundigte sich nur noch bei Humboldt (9. Februar 1816), ob man erst die endgültige Regulierung des Besitzstandes am Rhein — es handelte sich dabei nur um Kleinigkeiten — abwarten solle, doch meinte er: vorläufige Maßregeln, um die Rheinstädte gleich mit dem Frühjahr vom Stapelzwang zu befreien, seien möglich. Und Humboldt drängte ihn noch mehr (29. Februar 1816): Die Ausgleichung der Territorien sei kein Grund zur Verzögerung; auch Frankfurt habe ihn um schleunige Aufhebung des Mainzer Stapels gebeten,

---

[1] Westfälischer Anzeiger 1815 Nr. 16, später wiederholte Bemerkungen im Herrmann (nach Ausschnitten). Charakteristisch für die Auffassung, die noch vor 1½ Jahrzehnten galt, ist dagegen Treitschkes Bezeichnung D. G. III 422: „der ungeheuerliche Plan, Lippe und Ems zu verbinden, um die holländischen Zollstätten zu umgehen.“

[2] Dies wie das folgende Berlin. Staatsarchiv Rheinschiffahrt Nr. 9 vol. I. Dazu Köln. H. K. Rangfahrten.

da schon seit Jahresfrist die Waren wieder in Biebrich und Kostheim umgeladen würden; man brauche auch gar nicht auf einen Beschluß der Zentralkommission zu warten, sondern der Oberpräsident Solms-Laubach könne es gleich tun; dann sei Baden aufzufordern, auch sofort den Neckarstapel aufzuheben. Das Gutachten des Ministerialreferenten v. Auer fiel entsprechend aus: die Aufhebung müsse sofort erfolgen, um gerade für die Zentralkommission ein fait accompli zu schaffen. Wahrscheinlich ist es nur der Langsamkeit eines Bureaus zuzuschreiben, daß der Vollzug noch etwas verzögert wurde; sonst hätte Preußen seine einzige Waffe aus den Händen gegeben, und es ist fraglich, ob es sie alsdann nochmals hätte aufnehmen können.

Ganz anders war nur die Stimmung in Köln. Eifersüchtig beobachtete man hier die Bemühung der Nachbarstädte, unmittelbare Verkehrsbeziehungen anzuknüpfen, mit steigender Sorge nahm man die Vorbereitungen der Niederlande zu einem einheitlichen Zollsystem wahr. Schon der bisherige Zustand war lästig genug gewesen. Schon am Ende des Jahres 1814 hatte der Landrat des Kreises Emmerich einen sachkundigen Bericht hierüber eingereicht[1], der jedoch in der allgemeinen Vertrauensseligkeit des Wiener Kongresses Holland gegenüber unbeachtet geblieben war: Man hatte dort die alten Abgaben sämtlich wieder eingeführt, aber sie zusammengelegt, so daß sie jetzt nur in Arnheim und Nymwegen erhoben wurden, während man den inneren Verkehr freiließ. Dabei wurde auf Grund eines besonderen Tarifs die Lizent nach Quantität und Wert erhoben, mit Deklarationszwang des Schiffes, Vorkaufsrecht der Beamten, Strafe der Konfiskation bei falscher Gewichtsdeklaration. Alle Erleichterungen, die früher Cleve genossen, waren weggefallen; die Ruhrkohle, die sich unter Napoleon einen bescheidenen Absatz in Holland erworben hatte, war im Augenblick von der englischen verdrängt, da sie Eingangszoll und Wasserzoll zugleich tragen mußte. Der Ertrag der Wasserzölle ohne Lizent wurde auf 450000 fl. holl. geschätzt. Es war ganz ersichtlich, daß die Niederlande mit diesem Vorgehen die Wasserwegegelder, die ihnen nur unnütz viele Erhebungskosten bereiteten und den inneren Verkehr belästigten, in Grenzzölle umwandeln wollten. Seitdem hatte ihnen freilich der Wiener Kongreß, ohne von den Grenzzöllen ein Wort zu verlieren, auch noch den Oktroi geschenkt; denn daß dies geradezu ein Geschenk war, stellte sich zu allseitigem Erstaunen bald heraus: der Oktroi war beträchtlich höher als die alten holländischen Wasserzölle; der preußische Vertreter bei der Zentralkommission, Jacobi, behauptete: doppelt so hoch.

[1] Abschrift Köln. H. K. 11. Dezember 1814.

Unterdessen rüsteten sich die Niederlande, die Früchte der klugen Politik Spaëns einzuheimsen und ungehemmt von allen Vertragsbindungen ihr Zollwesen auszugestalten. Unter den Kundgebungen der öffentlichen Meinung wurde die Kölner Handelskammer besonders durch eine Resolution ihrer Rotterdamer Kollegin erschreckt; mit einer Unumwundenheit der Sprache, wie sie sich nur Interessenvertretungen erlauben können, forderte sie Regierung und Kammern auf, vollen Gebrauch von ihrer Macht zu machen, um Holland den Alleinbesitz des Rheinhandels zu sichern. Damals ist in Köln, wo auf Jahre hinaus die Handelskammer viel mehr bedeutete als die übrige Stadtverwaltung, das neue Programm aufgestellt worden, das in den nächsten Jahrzehnten für Köln und im wesentlichen für die preußische Verkehrspolitik am Rhein maßgebend geworden ist: Fällt der Stapel, so muß Köln und Preußen (denn so machte man die Rangordnung) zum Ersatz den freien Verkehr auf das Meer und über das Meer haben. Damals hat man den Archivar beauftragt, die Nachrichten über die Seefahrten der Kölner in den Kreuzzügen und über die direkte Schiffahrtsverbindung mit England in der Hansazeit auszuheben. So mangelhaft die Zusammenstellung ausfiel, genügte sie doch für den Hausgebrauch in den Denkschriften, in denen sich fortab regelmäßig, wie noch heutigen Tages in Festreden und Kundgebungen [1], dieser Hinweis wiederholt. Bemerkenswert ist aber, wie gut diese klugen Kaufleute über die Schwäche ihres juristischen Standpunkts unterrichtet waren, als sie gegen das Zollsystem der Niederlande vorzugehen beschlossen. Sie holten ein Gutachten bei ihrem alten Landsmann und Rechtsfreund Daniels ein [2], der mit dem Scharfblick des Juristen die Vorgänge in Wien selbst verfolgt hatte. Er zeigte: „Aus den Verhandlungen über Clancartys Antrag gehe klar hervor, daß die Absicht des Art. V des Pariser Friedens nur gewesen sei, den Untertanen der Rheinuferstaaten gleichen Anteil an der freien Schiffahrt auf dem Rhein in seinem ganzen Laufe zu geben, den fremden Staaten habe man sie — also auch die freie Einfahrt in den Strom — ausdrücklich versagt. An eine freie Kommunikation mit der See habe man nicht gedacht; England und Frankreich hatten kein Interesse dabei, die kleinen Bundesfürsten dachten nur an den Vorteil, der ihnen aus dem Oktroi zufließen werde, Preußen ahnte vielleicht nicht einmal die Möglichkeit, seinen neuen Rheinprovinzen Anteil am Seehandel

[1] Vgl. hierüber Wirminghaus, Kölns wirtschaftspol. Aufg. S. 1.

[2] Das Gutachten ist unzweifelhaft von ihm, obwohl nur bezeichnet „von einem hervorragenden Juristen". Die Anonymität war Bedingung; denn noch war, ehe er 1817 als Oberlandesgerichtspräsident nach Köln übersiedelte, Daniels — wenn auch ungern — Generalprokurator des Königreichs der Niederlande.

zu geben, und Holland beobachtete über diesen Punkt weislich ein tiefes Stillschweigen. Seien nun wenigstens die Transitzölle Hollands abgeschafft? — Ebenso wenig! Denn auf Vorschlag Humboldts selbst sei der Art. 4 der Akte formuliert worden, wonach sich die Vertragsmächte verpflichten [1], die Schiffahrt mit keinem weiteren Zoll über die gegenwärtig gültigen hinaus zu belasten. Damals bestanden aber schon wieder die Transitzölle. Also sind sie sogar durch die Wiener Akte ausdrücklich bestätigt worden! Sehr klug habe Spaën nur versprochen, daß bis zur definitiven Regelung nur die Wasserwegegelder (péages) an den Mündungen des Rheins nicht erhöht werden sollten, von den Durchfuhrzöllen habe er nichts gesagt. Es liege aber auch in der Natur der Sache, daß diese ohne eine ganz bestimmte Stipulation nicht als aufgehoben zu betrachten seien: denn Holland habe wie jeder andere Staat das Recht, seine Mauten einzurichten und die Transitabgaben über sein Gebiet zu bestimmen, wie es ihm gefalle. Völlige Freigebung des Rheintransits würde natürlich auch Freigebung des Transits überhaupt heißen. Solange also Holland auf dieses Souveränitätsrecht nicht ausdrücklich verzichtet, könne es unmöglich als aufgehoben betrachtet werden. Ja! Nicht einmal dazu habe sich Holland verbindlich gemacht, jetzt schon seine Wasserzölle nach dem Schiffahrtsoktroi umzuwandeln; denn ein Amendement Clancartys [2] sei durchgegangen, wonach nur die „faculté“ und nicht die „obligation“ hierzu ausgesprochen worden und wodurch die endgültige Redaktion dem noch ausstehenden definitiven Reglement überlassen werde. Habe sich nun aber Holland weder zur Aufhebung der Durchfuhrzölle, noch zur Modifikation seiner Rheinzölle verbindlich gemacht, so folge von selbst, daß Preußen daraus keinen Grund herleiten könne, die Aufhebung des Umschlagrechtes zu verschieben. Humboldt habe unbedingt und sogar entschiedener als andere Gesandte auf der Aufhebung der Umschlagsrechte bestanden, unter allen Artikeln der Akte sei der Art. 19 der einzige ganz unzweideutige. Preußen könne nicht nachträglich eine Bedingung einschieben, an die es vorher gar nicht gedacht habe. Ganz gewiß habe Humboldt unpolitisch gehandelt, als er ein so wichtiges Recht der Liberalität der Grundsätze aufopferte, ohne sich von seiten Hollands den freien Anteil am Seehandel als Ersatz dafür ganz bestimmt auszubedingen; jetzt aber sei das Opfer gebracht und besiegelt, und Preußen könne, ohne den Ruf seiner Rechtlichkeit aufs Spiel zu setzen, der Erfüllung

---

[1] de grever la navigation d'aucun autre droit quelconque outre ceux fixés par les règlements actuels.

[2] Klüber, C. A. III 147.

des Art. 19 (Aufhebung des Stapels) keine Bedingung unterschieben, die nicht ausdrücklich in den Stipulationen des Vertrages liege."

Diese Schlußwendung war rein juristisch, und jeder Politiker mußte aus dieser völlig unanfechtbaren Deduktion den entgegengesetzten Schluß ziehen: daß Preußen nun aber auch schleunigst alles noch Mögliche tun müsse, um seine Rheinlande und mit ihnen Süddeutschland vor der wirtschaftlichen Bevormundung und Ausbeutung durch Holland zu schützen. So schloß auch die Handelskammer Köln, die das Gutachten natürlich nicht an die große Glocke hing. Sie beschloß trotz der geringen Aussichten, den Kampf aufzunehmen. Das Messer saß dem Kölner Handelsstand freilich auch an der Kehle. Schon der vorläufige Transitzoll, der auch den Antwerpener Weg verlegte, war für die wichtigste Ware, Zucker, ein Prohibitivzoll, für Salz und Gewürznelken waren sogar Durchfuhrverbote erlassen worden. Jetzt traf eine weitere Alarmnachricht ein: die Niederlande waren kaum in den Besitz einer kurzen Moselstrecke auf nur einem, dem luxemburgischen Ufer gekommen, als sie dort auch schon Zollämter einrichteten und von den von Metz kommenden Waren einen Transitwertzoll von 1% erhoben.

Die Schwierigkeit bestand nun darin, die leitenden Persönlichkeiten zu gewinnen. Eine erste Eingabe der auf diesem Boden sofort versöhnten, sonst immer hadernden Handelskammern Köln und Düsseldorf hatte nur einen zweifelhaften Erfolg. Der Finanzminister Bülow ersuchte infolge derselben den Staatskanzler, mit der niederländischen Regierung in Verhandlungen über einen Handelsvertrag zu treten, begnügte sich aber mit dem Bescheide: Ein solcher könne nicht eher zustande kommen, bis die Niederlande und ebenso Preußen ein gemeinsames Zollsystem der sämtlichen Provinzen hätten [1]. So völlig war das Ministerium von der freilich nächstliegenden Aufgabe, der Herstellung der Zolleinheit Preußens, erfüllt, daß ihm wieder das Vorgehen Hollands sogar als ein Vorteil — wenn auch jetzt nur als ein formaler — erschien.

Etwas mehr Erfolg hatte eine zweite Denkschrift, die diesmal Köln unmittelbar an Hardenberg richtete [2]. Man bat diesmal ausdrücklich, den Stapel nicht eher aufzuheben, bis Holland auch die ihm von der Wiener Akte auferlegten Pflichten vollzogen habe. Anderenfalls wäre dem Handel des Nebenbuhlers ganz freier Spielraum geöffnet, während der Handel aller preußischen Städte am Rhein seinem sicheren Untergang entgegen eile; schon jetzt gingen auf den transitfreien Straßen viele Waren billiger

---

[1] Jacobi im Auftrag Bülows an H. K., Köln. 3. Nov. 1815.
[2] Berliner St.-Archiv a. a. O. 10. Mai 1816.

von London über Havre und Brest nach Basel als auf dem Rhein. Man wies auf die Verhandlungen im Haag über das neue Zollgesetz mit der bissigen Bemerkung hin: „Hier werde man sicher nur die eigenen Interessen im Auge haben." Hardenberg wurde sofort stutzig und ließ Humboldt um seine Meinung befragen. Die Antwort Humboldts[1] würde, wenn noch irgend ein Zweifel bliebe, zeigen, daß die Staatsmänner, welche die Wiener Akte vereinbart hatten, das Vorgehen Hollands für berechtigt und nicht für vertragswidrig hielten: Er habe sich sofort mit Lord Clancarty, der auch bedeutenden Einfluß in den Niederlanden besitze, in Verbindung gesetzt und für ihn die Kölner Denkschrift ins Englische übersetzt, wie er ihm auch von den bevorstehenden Verhandlungen der Zentralkommission regelmäßig Nachricht zu geben denke. Sie beide seien nun der übereinstimmenden Ansicht, daß man einem Seestaat das Recht nicht nehmen könne, die Ausfuhr vom Rhein in das Meer und vom Meer in den Rhein freizugeben oder zu besteuern; die Freiheit der Schiffahrt auf dem Rhein in den Worten jusqu'à son embouchure sei nicht so weit auszudehnen, da Fluß- und Meerschiffahrt schon der Gattung der Fahrzeuge nach immer von einander geschieden sei. Nur in wenigen Nebenpunkten — erhöhter Zoll auf der Maas, gezwungene Rangfahrt in Rotterdam — hielten sie, wenn die Fakta richtig angegeben seien, die Kölner Beschwerde für berechtigt.

In einem Schreiben an die Kölner Handelskammer[2], die sich ebenfalls an ihn gewandt hatte, führte Humboldt diese Ansicht weiter aus, betonte, daß man allerdings Holland auf Grund der Wiener Verhandlungen nicht die Befugnis bestreiten könne und wolle, außer seinen Rechten als Uferstaat des Rheines auch die eines Küstenstaates zur See geltend zu machen; nur einen Stapel oder eine Zwangsschiffahrt dürfe es nicht begründen. Er redete den Kölnern gut zu, von ihrem Vorhaben abzustehen: „Augenblickliche Erhaltung oder verzögerte Aufhebung eines Rechtes, was als Zwangsrecht dem Handel nachteilig sein mußte, kann unmöglich eine Maßregel sein, auf welche eine hochlöbl. Handelskammer, welche gewiß über Verhältnisse dieser Art, wenn sie auch die eigene Stadt betreffen, unparteiische und erleuchtete Ansichten hegt, großen Wert setzen kann." Diese authentische Auslegung der Akte seitens ihres Urhebers konnten die Kölner allerdings nicht bestreiten; sie zogen sich in ihrer Antwort an Humboldt auf die allgemeinen Grundsätze zurück[3]: „Sollen die liberalen Grundsätze gelten, so müssen sie

---

[1] Humboldt an Jordan 4. Juni 1816. Berliner St. A. a. a. O.

[2] Köln. H.-K., ebenfalls vom 4. Juni 1816.

[3] H.-K. Köln an Humboldt 22. Juni 1816.

auch für Holland gelten. — Sie haben vorher kein Hehl daraus gemacht, daß ihnen der alte Zustand lieber als die gegenwärtige, über alles Maß hinaus getriebene Konkurrenz gewesen sei. — Diese liberalen Grundsätze aber enthalten, daß die Rechte eines Seestaates sich nur auf Schiffe beziehen, die an den Küsten landen und andere Bestimmungen als den freien Transit auf dem Rhein haben. Auf der See selbst hat Holland keine Rechte auszuüben, also fährt die Ladung eines Seeschiffes frei aus der freien See in den freien Rhein und transitiert auf dem nämlichen Schiffsboden oder einem andern, dem es nach Gutfinden übergeben werden könnte, soweit der Strom reicht, frei und unbeschwert. Umgekehrt fahren mit der nämlichen Freiheit die Rheinschiffe in die See. Sie knüpften, des Dortrechter Stapels ganz vergessend, daran die zweifelhafte historische Erinnerung: „So war es, bis das von der spanischen Herrschaft befreite Holland in seiner Anmaßung der Rheinschiffahrt Fesseln schmiedete, so muß es nach der Wiener Akte wieder werden."

Die Handelskammer schlug also den einzig möglichen Ausweg vor, das allgemeine Recht Hollands auf Transitzölle anzuerkennen, aber dem ganzen Rheinlauf einschließlich der Mündung gleichsam das Recht der Exterritorialität als fortlaufendem Freihafen zuzuerkennen. Es dauerte noch einige Zeit, bis sie auch die Regierung auf diesen Weg gebracht hatte, und wirklich hatte sich ihn Preußen durch frühere Äußerungen schon einigermaßen verschlagen; immer wieder haben die Kölner mit leisem Vorwurf bemerkt: die ganze Streitfrage würde sich nicht erhoben haben, wenn Humboldt seinerzeit dem Antrag Englands, den Rhein frei für den Verkehr aller Nationen zu erklären, beigetreten wäre.

Alle späteren Denkschriften und Broschüren, mit denen die Kölner anfangs die Regierung und die Zentralkommission, bald aber auch die öffentliche Meinung in höchst geschickter Weise 15 Jahre lang bestürmten, variieren immer diesen Gedanken. Anfangs widerriet die preußische Regierung in ihrer üblichen Scheu vor der Öffentlichkeit den Druck, „weil die ohnehin schon große Erbitterung dadurch ohne Zweck noch höher steigen würde" [1]: bald erkannte sie darin einen Bundesgenossen, den sie um so nötiger hatte, weil die Veröffentlichung der Sitzungsberichte und Akten der Zentralkommission durch den bayerischen Bevollmächtigten v. Rau ihr nicht besonders günstig war. Zur Umstimmung der öffentlichen Meinung hat diese planmäßige Bearbeitung von Köln aus das Beste beigetragen.

Die Umstimmung der Regierung machte in demselben Maße Fortschritte, als die Gefahr des neuen niederländischen Tarifs näher rückte. Noch unmittel=

[1] Jacobi an H.=K. 30. Dezember 1816.

bar vor seiner Veröffentlichung schrieb Jacobi an die Handelskammer: Man hoffe in Berlin, die niederländischen Kammern würden wenigstens den Transitzoll von 3 % nicht annehmen, da besonders Antwerpen auf Erniedrigung dränge; die Aufhebung des Umschlagsrechtes solle aber nicht überschnellt werden. Das war immerhin ein Fortschritt gegen seine erste Mitteilung nach dem Zusammentritt der Zentralkommission, daß jetzt sofort der Stapel aufgehoben werden müsse und er nur Vorschläge erwarte, wie man die Rangfahrten mit dem Grundprinzip der Freiheit der Schiffahrt vereinigen könne[1].

Unterdessen war am 3. Oktober 1816 das niederländische Zollgesetz beschlossen worden, nachdem ihm schon einige einschneidende Maßregeln vorangegangen waren. So ganz allein ein Produkt des Übermutes, wie die Rheinländer es ansahen, war es keineswegs. Ebenso wie die konstituierenden Gesetze, deren legale Annahme König Wilhelm nur durch die gewagteste Stimm-Arithmetik herausrechnen konnte, war auch das Zollgesetz bestimmt, die beiden ungleichartigen und sich widerstrebenden Hälften dieses künstlichen Reiches zusammenzubinden, indem jede die Vorteile erhielt, die ihr die wichtigsten waren. Zwar haben die Belgier hierfür so wenig wie für irgend eine Leistung des oranischen Königtums diesem gedankt; im Gegenteil konnten die preußischen Rheinländer beim Erlaß des Zollgesetzes von 1818 warnend darauf hinweisen, daß ein Brüsseler Kaufmann, der sich der Nachversteuerung widersetzt hatte und im Gefängnis bald darauf gestorben war, in ganz Belgien wie ein Märtyrer gefeiert worden sei; dennoch ist das Zollsystem in erster Linie Belgien zu Liebe als industrielles Schutzsystem gestaltet worden, was allen holländischen Traditionen und Interessen widersprach. Das wußte man auch im Ausland und das Weimarer Oppositionsblatt sprach die öffentliche Meinung aus, wenn es klagte: „Holland habe sich durch die Brabanter Mauten verführen lassen.“ Zugleich wurde es jedermann klar, daß die Befürchtungen und die Vorsichtsmaßregeln für Antwerpen, das man international vor einer erneuten Scheldesperre durch die Holländer geglaubt hatte schützen zu müssen, überflüssig waren. Die Regierung suchte das plötzlich hier wieder erwachende Handelsleben zu fördern, und die Kaufleute, die hier zusammenströmten, unbehindert durch die Belastung mit alten Traditionen und Vorurteilen, mit denen sich die Holländer schleppten, schickten sich an, Rotterdam und Amsterdam den Rang abzulaufen; namentlich die Rheinlande waren es, auf die sie es abgesehen hatten. Unter solchen Umständen begehrte aber auch Holland seinen Vorteil; es fühlte

[1] Jacobi an Kölner H.-K. 7. August 1816.

sich denn doch mit Recht als das Hauptland, wenn ihm auch die Verfassung mit Mühe und Not wenigstens die paritätische Stellung mit Belgien in den Kammern gewahrt hatte. Den größten Teil seiner auswärtigen Kolonien hatte es dem anspruchsvollen Bundesgenossen England überlassen müssen; seine alte Stellung zur See konnte es deshalb nie wiedergewinnen; so blieb der Rhein von alters her das sicherste Patrimonium des holländischen Handels. Konnte man ihn durch eine geeignete Belastung und Schiffahrtsorganisation ganz in Abhängigkeit halten und durch einen entsprechenden Transitzoll zu Lande auch den Antwerpener Weg etwas erschweren, dann mochte man den übrigen drohenden Einbußen ruhiger entgegensehen. Die Regierung konnte gar nicht anders als diesen Wünschen nachgeben, und alle Äußerungen der öffentlichen Meinung in den nächsten 15 Jahren zeigen, wie diese überall drängte und von der Unentbehrlichkeit grade der schroffsten Maßregeln überzeugt war. Höhnisch fragte eine holländische Gegenschrift gleich auf die erste Kölnische Veröffentlichung: „Ob denn Holland seine Leuchttürme, Küstenbauten, Häfen den Fremden umsonst zur Verfügung stellen solle? Nie könne und werde es auf Transitzölle verzichten.“ Die Handelskammern aber verstiegen sich zu Anträgen, überhaupt allen Transit Fremder zu hemmen.

In Wahrheit haben aber doch, wie die Folgezeit gelehrt hat, die Holländer ihr Interesse verkannt. Die Geschicklichkeit Spaëns hatte ihnen zwar den günstigsten Rechtsboden verschafft, durch die Art, wie sie diese Position ausnützten, mußten sie jedoch einen Widerstand hervorrufen, der nicht nachließ, sondern zunahm, weil er einer wirtschaftlichen Notwendigkeit entsprach. Es war auf die Dauer unmöglich, ein veraltetes System, das in solcher Schroffheit nicht einmal in der Zeit der größten Schwäche Deutschlands nach dem dreißigjährigen Kriege durchgeführt worden war, dem erstarkten Preußen aufzudrängen, so ungünstig die Kampfstellung sein mochte, in die es dank seinem geistreichsten Diplomaten geraten war.

Das holländische Zollgesetz führte einen allgemeinen Wertzoll von 3% (nur wenige Artikel genossen einen Vorzugstarif von 2%) auf alle Durchfuhr ein, wobei der fremde Kaufmann gezwungen wurde, sich eines niederländischen Kommissars zu bedienen, dazu die Untersuchung, die wie stets bei Wertzöllen willkürliche Taxierung, die Plombierung der Ware, wofür weitere 1¼% vom Wert Gebühren erhoben wurden. Damit nicht zufrieden, wurde ein Tonnengeld für jedes fremde Schiff, das in Holland eintrat (2 fl 20 St. für jede Doppeltonne), eingeführt. Man rechnete in Deutschland nach, daß sich dadurch die Belastung des Transits auf 6%, bei geringwertigen Waren auf 15% des Werts steigere. Man spürte sofort, daß der Bezug

eines der wichtigsten Importartikel, Bordeauxwein, über den Rhein unmöglich geworden war[1]. Für eine ganze Anzahl Waren war überhaupt alle Durchfuhr, d. h. alle fremde Handelskonkurrenz verboten, so für Gewürze, wo man von der alten Monopolstellung nicht lassen wollte, und Salz. Zu den Wasserzöllen auf dem Rhein war unter dem Namen des Syndikats ein Zuschlag von 15 % als Beitrag zu den Kriegskosten beliebt worden. Da die Schiffsfrachten einseitig von den Handelskammern der Seestädte festgesetzt wurden und in ihnen die Wasserwegegelder inbegriffen waren, besaß man auch die volle Sicherheit, daß diese von den Deutschen getragen werden würden. Auch die geduldigsten Gemüter in Deutschland nahmen an dieser letzten Abgabe Anstoß, denn man erinnerte sich doch noch deutlich genug, daß der Krieg, dessen Kosten man so abzuschieben dachte, tatsächlich von den Preußen unter Bülow geführt worden war. Auch lag hier ein Bruch des Versprechens Spaëns, die Wasserzölle nicht zu erhöhen, offen vor. In die Wiener Akte war freilich dieses Versprechen nicht gekommen.

Als der niederländische Zolltarif beschlossen wurde, tagte die Zentral-Kommission in Mainz schon zwei Monate und noch war sie, obwohl sich ernstliche sachliche Differenzen noch gar nicht ergeben hatten, keinen Schritt vorwärts gekommen. Die hoffnungsvolle Ankündigung des Staatskanzlers: „Allem Anschein nach sei die definitive Festsetzung der Verhältnisse am Rheinstrom nicht mehr weit entfernt“[2], war schon jetzt recht unwahrscheinlich geworden. Die Zentralkommission war von Anfang an ein internationaler Kongreß von Diplomaten zweiten Ranges mit mangelhafter Autorisation im ganzen wie im einzelnen, dafür aber bis zu der französischen Verhandlungssprache mit allen äußeren Vorkehrungen eines solchen ausgestattet und mit allen seinen Schwächen außer der Eleganz und Kostspieligkeit behaftet. In Nachahmung des Wiener Kongresses hielt man die Öffentlichkeit durch Mitteilung der Protokolle und reichliche Zugaben von Aktenstücken[3] recht gut unterrichtet. Jedoch erlahmte das Interesse des Publikums bald an

[1] Köln. H.-K. 20. Oktober 1816.

[2] Berlin. St.-Archiv 24. Febr. 1816. Hardenberg an H.-K. Düsseldorf.

[3] Daß diese Mitteilungen von dem Präsidialgesandten v. Nau etwas gemildert wurden, sieht man, wenn man die Originalprotokolle einzelner wichtiger Sitzungen im Berliner St.-A. vergleicht. Weder die Mitwelt noch die Nachwelt verlor aber etwas an den Sticheleien und Entrüstungsworten dieser Diplomaten. Auch die gedruckten Berichte enthalten noch gerade genug von ihnen. Die Verhandlungen der ersten zwei Jahre hat noch Eichhoff (Darstellung der Verhandlungen der Zentral-Kommission 1818) mit eigener Darstellung verbunden veröffentlicht.

diesen „ewigen Hin- und Hermärschen ohne Ergebnis", wie einmal der preußische Bevollmächtigte Jacobi unmutig die Verhandlungen nannte. Tatsächlich unterrichten auch hier die Verhandlungen, die außerhalb des Mainzer Sitzungssaales geführt wurden, weit besser über den Wechsel der Ansichten und Absichten.

Auf dem Wiener Kongreß war mit der Vorbereitung des Schiffahrtreglements Eichhoff beauftragt worden, zum Schrecken der stapelfeindlichen Kaufleute, die ihn „leidenschaftlich für Stapel und Gilden eingenommen glaubten" — eine begreifliche Ansicht, die die kleinen Staaten auch später noch hegten. Eichhoff bekannte sich aber im Gegenteil zu dem Grundsatz: „Sobald das Gesetz ausgesprochen ist, hört alles Meistern daran auf" und beschränkte seinen Entwurf darauf, alle Einrichtungen, die bisher obligatorisch waren, fakultativ zu machen: Der Umschlag kann fortan nur freiwillig geschehen, aber die damit verbundenen Formalitäten bleiben; so bleibt auch die Rangschiffahrt, aber wer auf seinen Platz darin verzichten will, kann ebenfalls fahren, die Ladeordnuugen der Umschlagsplätze bleiben, aber die andern Plätze sollen ihre Vorschläge der Zentralkommission zur Prüfung einreichen; selbst der gesonderten Kleinschiffahrt wird innerhalb der einzelnen Landesgrenzen ihr Leben gefristet. Auf solche Weise glaubte Eichhoff von seiner eigenen Lieblingsschöpfung, der gleichmäßigen Polizei auf dem Rheine möglichst viel zu retten. Preußens Absichten gingen nach derselben Richtung[1]. Aber sofort erhob sich mit Erfolg eine lebhafte Opposition seitens der kleinen Staaten, und Nassau „keck wie ein junger Löwe", wie Jacobi in einem Schreiben an Hardenberg spöttisch bemerkt, übernahm unbestritten die Führung. Sein Gegenentwurf wollte sofort reinen Tisch machen, sogleich ohne Übergang die Gilden, die Stationsfahrten (d. h. den Umschlag), die Unterschiede der Schiffer aufheben und den landesherrlichen Regierungen die Erteilung der Patente ohne alle sie bindenden Vorschriften, wenn sie sich nur der Tauglichkeit und Zuverlässigkeit der Nachsuchenden versichert hielten, überweisen. Das heiße, den Knoten durchhauen, nicht ihn lösen, bemerkte Eichhoff mit Recht; bei so plötzlicher Änderung könne niemand eine Gewähr für die Sicherheit des Handels übernehmen. Zugleich aber schlug Nassau eine Sonderbestimmung vor, die sofort jedermann hätte stutzig machen müssen: es schlug vor, die Bestimmungen einstweilen auf die holländische Schiffahrt nicht anzuwenden, weil die Niederlande erst mit dem Eintritt des definitiven Gesetzes das System der freien Schiffahrt und des freien Zuges der Handels-

---

[1] Dies zeigt eine entsprechende Aufforderung Jacobis an die Kölner H.-K. 7. August 1816.

güter annehmen würden. Scheinbar gegen Holland gerichtet war eben doch der Sinn des Antrags, ihm eine Sonderstellung garantieren zu lassen: Der Oranier fand es jetzt und weiterhin für geeignet, seine Geschäfte durch den nassauischen Vetter besorgen zu lassen. Der niederländische Gesandte stimmte dann wohlbedacht diesem Vorschlage zu und verlangte, daß die interimistische Instruktion sich nur bis zur Grenze erstrecke. Wieder wußte er mit Geschicklichkeit in eine der unbedachtsamen und arglosen Lücken der Wiener Akte einzusetzen, wie Jacobi schrieb: „Holland will den interimistischen Zustand, welcher ihm in Wien momentan als eine Vergünstigung zugestanden wurde, jetzt als erworbenes Recht ansehen." So geriet die Verhandlung von vorn herein auf ein falsches Geleise. Als ob es schwerer gewesen wäre, gleich über das definitive Reglement als über ein interimistisches zu beraten, schob man dieses zurück und brachte Projekt über Projekt für das Intermistikum. Es lohnt nicht, die einzelnen Vorschläge hierfür, die verschwanden wie sie kamen, mitzuteilen.

Der preußische Bevollmächtigte hatte niemals widersprochen, wenn in den Vorschlägen nur eine kurze Frist für die Aufhebung des Stapels gesetzt war, er hatte hierfür noch auf keine Gegenleistung bestanden. Damit gab Preußen den Gegnern eine bequeme Waffe in die Hand, und es war schließlich doch eine matte Verteidigung, wenn man später preußischerseits von „persönlichen Äußerungen" Jacobis sprach, die den Staat zu nichts verpflichteten. In Wirklichkeit handelte er ganz im Einverständnis mit seinen Auftraggebern. Auch als das niederländische Zollgesetz erschien und allerdings auch bei der preußischen Regierung Bestürzung erregte, entschloß man sich noch nicht, wirklich Front gegen Holland zu machen. Humboldt sollte mit Clancarty darüber konferieren[1]; diese beiden hatten aber ihre Ansicht schon zur Genüge kundgegeben.

Der Kölner Handelsstand betrat — wie wir sahen, nicht eben zur Freude der Regierung — den Weg der Öffentlichkeit. Der Präsident der Handelskammer Heimann brachte die Denkschrift der Handelskammer selber nach Mainz und sorgte für ihren Druck, einstweilen wenigstens als Manuskript. Ein jüngeres Mitglied Merkens, fortan die treibende Kraft und die wichtigste Persönlichkeit im Kölner Handelsstande, hatte sie verfaßt. Hier war zuerst das Schlagwort aufgenommen und geschickt verwertet, das den Kernpunkt der Streitfrage jedermann klar vors Auge führte. Die Niederlande hatten u. a. auch ihr Vorgehen mit einer Interpretation des Wiener

---

[1] Jacobi an H.-K. Köln 20. Oktober 1816. Den Wortlaut des 3. Oktober erlassenen Gesetzes besaß man noch nicht.

Vertrags gerechtfertigt: „jusqu'à la mer" bedeute „bis an das Meer", nicht „bis in das Meer". „Mehr boshaft als witzig erfunden" nannte die Denkschrift diese Deutung; denn wenn es sich um einen bloßen Binnenstrom handle, warum hätten sich denn die Großmächte Rußland und England in Paris und Wien mit der Frage der Rheinschiffahrt befaßt? — eine etwas naive, aber gut angebrachte Frage. Auf das Publikum wohlberechnet waren die Töne, die Merkens nach Görres Muster im Schluß anschlug: „Sollen die späteren Geschichtschreiber Deutschlands auch einstens von unserm Zeitalter so wie vom XVI. Jahrhundert sagen, daß die deutschen Fürsten, nachdem sie das Joch der fremden Herrschaft und mit ihm die Fesseln des schimpflichen Kontinentalsystems so rühmlich zernichtet hatten, nicht Energie oder nicht Patriotismus genug besaßen, um den Bedrückungen abzuhelfen, welche Holland sich gegen den Rheinhandel erlaubte, daß alle Anstrengungen einer politisch größeren Macht, um den Flor der Rheinländer zu retten, an den diplomatischen Künsten eines ungleich kleineren Staates gescheitert seien?"

Zu der scharfen Forderung der freien Durchfuhr wollte sich Preußen aber nicht entschließen und konnte es auch nach seiner bisherigen Stellung nicht. „Die niederländische Regierung würde wohl eher einen Krieg führen als die Waren auf dem Rhein frei aus- und einpassieren lassen", antwortete Jacobi im Auftrag den Kölnern[1]. „Denn bei völliger Freiheit der Rheinmündungen würde der Transit ausschließlich durch sie seinen Weg nehmen. Da aber der Handel der Niederlande hauptsächlich Durchgangs- und Zwischenhandel sei, so würde jene Forderung so viel heißen als den Ruin von Holland begehren, was nicht die Absicht der Wiener Konvention sein könne. Alles Billige würde erreicht sein, wenn Rotterdam zu einem speziellen Rhein-Durchgangsfreihafen erklärt würde, wobei die Waren einen mäßigen Seezoll tragen würden, der nicht weiter verändert werden dürfte und wobei eine Douanen-Visitation durch Öffnen der Kolli verboten wäre." Dagegen nahm Hardenberg das Mittel auf, das Köln vorschlug. Jacobi erklärte am 14. November 1816: Das Umschlagsrecht in Köln könne faktisch nicht bis zu dem Augenblick aufgehoben werden, wo man imstande wäre, gleichzeitig die Reglements zu verkündigen. Solange Holland keine Anstalt treffe, auf seiner Rheinstrecke und auf der Maas nur dieselben Schiffsgebühren zu erheben wie von Schenkenschanz bis Basel, müsse es von den Vorteilen ausgeschlossen sein." Das war freilich eine halbe Maßregel, absichtlich war von den Seezöllen geschwiegen und nur Hollands Weigerung, sich einer interimistischen Instruktion zu fügen und den Oktroi durch-

---

[1] Kölner H.K. 30. Dez. 1816.

zuführen, zum Anlaß genommen. So wurde denn auch von Preußen ausdrücklich die Aufhebung des Umschlags für den 1. März, die allen anderen Uferstaaten zu gute kommen sollte, in seinem Entwurfe vorgesehen[1].

Es war eine Mindestforderung, zu der Preußen auch nach der strengsten Auslegung der Wiener Akte wohl berechtigt war; so viel lag den preußischen Staatsmännern an der Beilegung dieses ärgerlichen Streites, daß sie auch auf die Änderungen, die die Zentralkommission wieder an diesem Entwurfe vornahm und die sich besonders auf die Frage des Ersatzes für die bisherigen Schiffergilden bezogen, rückhaltlos eingingen, nur unter der Bedingung, daß diese Artikel auch auf den holländischen Rhein Anwendung fänden[2]. Holland aber versteifte sich auf den Buchstaben der Akte, daß es nicht verpflichtet sei, vor der Verfertigung des definitiven Reglements die Bestimmungen auf sich anzuwenden und erklärte schließlich, es erblicke überhaupt in dem vorgelegten Entwurf nicht eine interimistische Instruktion. Solchen offenkundigen bösen Willen konnten die Niederlande doch nur betätigen, weil sie in der Zentralkommission Deckung fanden. Frankreich erklärte pathetisch für die der Zentralkommission allein würdige Stellung, nur über den Stapelartikel ohne Rücksicht auf andere zu beschließen; alle Art von Einschränkung gegen Holland müsse wegfallen, weil die Kongreßakte hierzu nicht ermächtige und diese Frage bereits völlig entschieden sei. Nassau und Baden schlossen sich dieser Auffassung bereitwillig an. Vergebens hatte Jacobi gewarnt: Er sehe mit Befremden, daß die Mehrzahl der Uferstaaten die Aufhebung des Umschlags für das einzige Kriterium der Freiheit der Rheinschiffahrt ansehe. Er versicherte wahrheitsgemäß, daß Preußen am Kölner Stapel, der ja auch alle anderen preußischen Häfen schädige, gar nichts liege, daß es nur durch das Verhalten der Niederlande zur Retorsion genötigt werde. Sein Vorschlag endlich, gleich zur Beratschlagung der definitiven Instruktion überzugehen und dieser einen neuen soeben veröffentlichten Entwurf Eichhoffs zu Grunde zu legen, fand keinen Anklang[3].

Wieder kam Preußen der Majorität entgegen. „Damit man sehe, daß es wenigstens nicht an Preußen liege, wenn man nicht voran komme", ließ es von Eichhoff, der trotz einzelner Meinungsverschiedenheiten noch immer Vertrauensperson der Regierung war, auch eine interimistische Instruktion aus-

---

[1] Eichhoff, Beilage V.

[2] Abstimmung vom 1. März 1817 bei Eichhoff, Beilage VI.

[3] Die Darstellung Eckerts, 100, nach der es scheint, daß Preußen die Beratung der definitiven Instruktion durchgesetzt habe und Eichhoff zu einer solchen aufgefordert habe, ist zu berichtigen.

arbeiten [1]; zugleich erklärte es aber, daß es über die Auslegung des Sinnes der Wiener Akte niemals die Zentralkommission, sondern nur die Garantiemächte derselben als Schiedsrichter anerkennen werde (20. August 1817). Einen Augenblick schien es, als ob sich auf dieser Grundlage eine Vereinbarung zwischen Preußen und den Niederlanden werde finden lassen — auch in ihr ließ Preußen noch vollständig das Zollgesetz außer Betracht —; ein heftiger Protest Nassaus gegen die polizeilichen Bestimmungen des Entwurfs, die sich noch immer stark der Oktroi-Konvention annäherten, folgte und sofort entspann sich nicht nur mit diesem, sondern auch wieder mit den Niederlanden ein heftiger Notenwechsel [2].

Noch immer zaghaft, aber Schritt um Schritt hatte sich der preußische Bevollmächtigte unter dem beständigen Drängen der Kölner Handelskammer dem von ihr vertretenen Standpunkt genähert. Als das einzig Erreichbare erschien ihm nach wie vor „ein konventionelles Seesperrgeld", dem Rheinoktroi ähnlich; „aber" fuhr er fort, „dieses erreiche ich nur dann, wenn ich es dahin bringe, daß die Mündungen des Rheins als zum Rheinfluß gehörend betrachtet werden. Dem steht aber die holländische Theorie entgegen und das Seerecht wird sich als etwas für sich Bestehendes und auf Hollands Lage als Küstenstaat sich Gründendes nicht aus dem Wege schaffen lassen. Es kommt nun, wenn es anerkannt werden muß, nur darauf an, es so wenig lästig für den deutschen Handel als möglich zu machen [3]." Aber jetzt erst gab Preußen dieser Ansicht einen etwas entschiedeneren Ausdruck. Auf die Frage der Zentralkommission: welche Forderungen an die Niederlande während des Interimistikums Preußen denn mache, gab Jacobi längere Ausführungen [4]. Er räumte ein, daß man sich in Wien nicht an die Schwierigkeiten, die sich jetzt erhoben hatten, gedacht habe, er versicherte nochmals, daß das Stapelrecht nur als Schlagbaum gegen die Niederlande so lange unentbehrlich sei, bis die geschlossenen feierlichen Traktate wechselseitig erfüllt seien. Habe man den Niederlanden erst einmal den ganzen Rhein geöffnet, was bleibe ihnen dann noch von Deutschland zu begehren übrig? Bisher habe Holland gut verstanden, das Umschlagsrecht als Zankapfel zu benützen, um die Uneinigkeit zu unterhalten. Er forderte daher außer der Beratung der definitiven Instruktion von Holland besonders, daß

---

[1] Bei Nau I, 1—16. Dazu Eichhoffs eigene Erläuterung Eichhoff, Pragm. Darstellung, 68 f.

[2] Bei Nau I, 24—41 ff.

[3] Jacobi an H. K. Köln 6. März 1817.

[4] Am 24. Okt. 1817 Nau I, 52 f. und 4. Nov. Nau I, 73 f. Die letzteren die entscheidenden, vgl. Eckert S. 104.

es Douanen und Schiffsgebühren trenne; keine Aufsicht von Mautbeamten dürfe die Schiffahrt stören, die Mittel gegen den Schmuggel seien an den Ufern und nicht auf den Schiffen zu suchen; Ein- und Ausladehäfen müßten bestimmt werden, wohin die Schiffe unangetastet gelangen könnten; denn die Freiheit der Rheinschiffahrt wäre null und nichtig, wenn der niederländische Rhein ein Krebsloch würde, in dessen Grunde die Douaniers steckten. Damit sei man freilich beim Seerecht angelangt und Holland werde rufen: ‚Damit und mit den Mauten habe sich die Zentralkommission nicht zu befassen'". Diese Ansicht war, wie wir gesehen haben, bis vor kurzem die Preußens selber gewesen; jetzt aber war Jacobi beauftragt, ganz im Gegensatz zu den früheren, allerdings nicht öffentlichen Äußerungen Humboldts und Clancartys zu erklären: „Das Seerecht an den Mündungen beschränke sich darauf, die Mündungen in Kriegszeiten zu sperren. Trotz dieser prinzipiellen Erklärung beschränkte sich aber Preußen auf den Vorschlag, die Mündungen des Rheines für einen Paß zu erklären, der einer Durchfuhrabgabe in der Art wie der Sund unterworfen wäre; doch dürfe diese Abgabe nur nach Gewicht, Maß oder Zahl, nie aber nach dem Wert der Ware erhoben werden, um jede Visitation zu vermeiden."

Diese Erklärung, der der niederländische Gesandte nur einen sehr matten Versuch entgegenstellte, den gegenwärtigen Zustand mit Gesetzen der Jahre 1725 und 1802 zu vergleichen, verfehlte doch ihren Eindruck bei der Zentralkommission nicht. „Von diesem Zeitpunkt ab ist es erst gelungen, die übrigen Uferstaaten dahin zu bringen, nicht mehr an Preußen allein, sondern auch an die Regierung der Niederlande bestimmte Forderungen zu machen, was sie seitdem allein in die Unmöglichkeit versetzt hat, ihre Waffen gesamter Hand gegen Preußen zu kehren," schrieb später Jacobi an Hardenberg. Die Erklärung, zu der sich die Zentralkommission aufraffte[1], entsprach in der Tat den preußischen Vorschlägen: Sofortige Aufhebung des Stapels und der Schiffergilden; doch sollte die niederländische Schiffahrt von der Umschlagsfreiheit ausgeschlossen bleiben, solange nicht die Schiffahrtsabgaben auf dem niederländischen Rhein auf den Fuß, wie er zur Zeit der Wiener Akte bestand, zurückgebracht würden, die Douanenbesichtigung auf dem Rhein selber aufhöre, die Schiffeichung durchgeführt sei und die Rückladung aus den Niederlanden nicht mehr erschwert sei. Eichhoff und Ockhart arbeiteten danach wieder einen Reglementsentwurf — es war der achte — aus. Mit der ständigen offiziellen Diplomatenbegeisterung pries der bayrische Gesandte als zeitiger Präsident bereits die Vollendung des

[1] 11. Nov. 1817. Rau I, 95 f.

Werkes und verwies das ungeduldige Publikum, das die Schwierigkeiten nicht begriffe, auf das Beispiel des Bundestages, der doch auch mit den Verhandlungen über ein deutsches Handelssystem nicht vorwärts komme[1]. Preußen stellte seine Zustimmung in der Tat in sichere Aussicht, Holland aber beantragte sofort wieder eine Menge einzelner Änderungen. Preußen jedoch hatte den Entwurf als Ultimatum angesehen. Am 10. Februar 1818 erklärte Jacobi: „Dieses Votum des niederländischen Gesandten vernichte die Hoffnung, daß endlich einmal mit allgemeiner Übereinstimmung der Akt zustande komme. Preußen werde nach wie vor keinen Vertrag unterschreiben, durch den es sich verbindlich mache alles zu geben, ehe es etwas empfinge. Er werde sich sofort zu Hardenberg begeben, um persönlich seine weiteren Weisungen in Empfang zu nehmen."

Tatsächlich hatte Hardenberg gar nicht angenommen, daß etwas zustande kommen werde. Bei einer ersten Zusammenkunft mit Jacobi hatte er ihm bereits mitgeteilt, daß er nur noch eine Zusammenkunft der Mächte, welche die Wiener Akte unterzeichnet hatten, für zweckmäßig halte[2]. Er hielt sich jetzt am Rheine auf, und liebenswürdig vermittelnd hörte er jeden, Görres so gut wie die rheinische Ritterschaft; auch mit der Kölner Stadtverwaltung und Handelskammer nahm er enge Fühlung. Die Kölner Handelskammer hatte jetzt auch die übrigen Rheinstädte hinter sich; auch Düsseldorf und Koblenz hatten erklärt, daß die einseitige Aufhebung des Stapels, wenn nicht die völlige Freiheit der Rheinschiffahrt bis in die See damit verbunden wäre, ihnen kein erwünschtes Ereignis sein könne. Köln aber hatte klar und deutlich sein Programm formuliert: „Hört Köln auf, Umschlagsplatz der Binnenfahrten zu sein, so soll es dafür Seehafen werden[3]." Es gelang diesen Bemühungen, den Staatskanzler jetzt ganz von der Richtigkeit dieser Ansicht zu überzeugen; die Kölner haben immer wieder in den folgenden Streitigkeiten gerühmt, daß erst damals Hardenberg jeder Gefahr eines ewigen Provisoriums ein Ende gemacht habe. Sehr entschieden klang die Erklärung, die Preußen am 27. Februar 1818 abgab; sieht man aber näher zu, so sind es doch nur dieselben Forderungen und Versprechungen wie im Oktober 1817: denn mehr als eine Fixierung der Ein- und Ausgangszölle in den Seehäfen auf einen unveränderlichen Fuß und die Zusicherung, daß keine Transitverbote mehr gelten durften, verlangte es auch jetzt nicht; die feierliche Verpflichtung am nämlichen Tage,

[1] Rede Naus vom 7. Jan. 1818.

[2] Jacobi teilt das sofort der H. K. Köln mit 26. Dez. 1817. Am 27. Okt. 1817 hatte einstweilen Preußen nur gewählte Schiedsrichter vorgeschlagen.

[3] Denkschrift bei Nau I, 229.

das Umschlagsrecht aufhören zu lassen, verstand sich von selbst, und der Grundsatz, der am Rhein wie eine Parole weitergegeben wurde: „Opfer und Ersatz müssen zugleich eintreten", war schon bisher befolgt worden. Wenn trotzdem der Eindruck ein großer war, so lag das an der Entschiedenheit, mit der Preußen jetzt keinen Zweifel über sein weiteres Vorgehen ließ. Die Zeit des Marktens um Einzelheiten war vorbei.

Dieselben Diplomaten, welche kurz zuvor sich im wesentlichen der preußischen Auffassung angeschlossen hatten, machten sofort wieder eine Schwenkung; die ursprüngliche Gruppierung der Parteien, die nur einen Augenblick gestört worden war, stellte sich wieder her. Hessen hielt zu Preußen, wenn auch ziemlich matt: „Mit dem Opfer des Stapels verliert es bei der Seichtigkeit des Rheines nicht viel, möchte ihn aber behalten, solange es sich hinter Preußen stecken kann", schrieb Jacobi an Hardenberg. So klagt auch Otterstädt: Hessen habe immer Preußen das Wort gelassen, so daß auf dieses alles Odium gefallen sei. Zwischen den beiden Stapelstädten Köln und Mainz erkaltete aus dem gleichen Grunde die alte Freundschaft, bis sich im Jahre 1831 das Mißtrauen in heftigen Anklagen: die Mainzer hätten falsches Spiel mit den Holländern getrieben, entlud. Dem kleinen Staate war es aber wahrhaftig nicht zu verdenken, wenn er überall Rückendeckung suchte, und so urteilte man billiger Weise auch in Berlin. „Auf Bayern," bemerkte Jacobi, „ist durchaus nicht zu zählen; seine Äußerungen muß ich ledern nennen, weil man sie nach Gefallen zu verengern und zu erweitern die Freiheit behalten will." Daß Nassau niederländische Hauspolitik in Deutschland trieb, verstand sich von selbst, außerdem war ihm der Mainzer Stapel besonders lästig; das Verhältnis zu Hessen war bereits so schlecht, daß nach dem Bericht des preußischen Gesandten Otterstädt aller Verkehr zwischen den Höfen abgebrochen war. Sein Minister Marschall war in diesen Fragen wie überall der Mittelpunkt der Preußen feindlichen Bestrebungen, „da er eine persönliche Neigung besitzt, immer zu prädominieren und über seine Sphäre hinauszuwollen", wie Otterstädt bemerkte. Handelspolitisch hatte übrigens Nassau von seiner Haltung damals Vorteil; denn die Niederlande erwiesen sich erkenntlich: Steinzeug und Mineralwasser, die für die Ausfuhr Nassaus überwiegend in Frage kamen, gingen allein ohne alle Belästigung und Versteuerung in Holland durch. Damals zuerst nahmen Schiffe von New-York und Valparaiso Mineralwasser zu minimalen Preisen als Rückfracht, wie es seitdem geblieben ist. Preußen aber nahm daraus Anlaß, auch weiterhin Mineralwasser von allen Erleichterungen beim Kölner Umschlag auszuschließen, trotz des Gegenantrags der Kölner Handelskammer, die, wo ihre Mitglieder Aktivhandel

treiben konnten, auch einmal die allzu ängstliche Wahrung des Stapelrechts als „Engbrüstigkeit" verspottete[1]. Preußen glaubte eben, nach einer seiner weniger löblichen Traditionen, kleinlichen Gegnern gegenüber auch kleinlich verfahren zu müssen.

Die Stellung, die Frankreich einnahm, war in ihren Gründen so durchsichtig, daß sich selbst die Gegner Preußens darüber nicht verblenden konnten. Treffend haben einige Jahre später, als die Entscheidung nahte, die rheinischen Provinzialstände sie auseinandergesetzt[2]: „Am Haupt und an den Füßen des Rheines stehen die unzuverlässigsten Wächter, die sich selbst nur dadurch wohlzutun glauben, wenn sie den übrigen Körper entkräftet halten. Wenn Frankreich den Rheinhandel nach der Nordsee schwächen kann, so kommt das seinem Handel zu gute. Kanäle und Chausseen verbinden den Oberrhein troß seines abwärts strömenden Wassers mit dem Ozean und dem Mittelmeer. Zudem schwächt es dadurch physisch und moralisch die Vorhut, die das gegenwärtige Staatensystem in Preußen am Rheine aufgestellt hat. Dagegen sichert es sich auf dem Oberrhein seine Herrschaft und knüpft dadurch die kleinen süddeutschen Staaten an sich." Wir werden in der Tat sehen, wie in diesen Jahren die Früchte der vorschauenden Kanalpolitik Napoleons reiften, wie jetzt erst das oberelsässische Industriegebiet und Straßburg selber durch die neuen Verkehrsmittel wirtschaftlich fest an Frankreich gebunden wurden. Zugleich wirkte die kluge Transitpolitik Frankreichs nach derselben Richtung. Sie war keineswegs so liberal, wie sie allgemein ausgegeben wurde; für Artikel, in denen Frankreich selber herrschen wollte, war aller Transit verboten; und die Aachener Tuchindustrie, die unter der Napoleonischen Herrschaft einen neuen Aufschwung genommen und durch Frankreich ihre Handelswege gesucht hatte, wußte jetzt klagend zu berichten, wie unbequem diese Transitsperre sei; aber für alle Waren, deren Durchfuhr überhaupt erlaubt war, war sie auch in Frankreich völlig zollfrei. Die Folge davon war, daß der Oberrhein und die Schweiz für den Bezug von Kolonialwaren und Baumwolle, also den in jener Zeit weitaus wichtigsten Gegenständen des Großhandels, Deutschland ganz verloren gingen und Frankreich anheimfielen. Man tat also Frankreich gar nicht Unrecht, wenn man ihm allgemein nachsagte, daß es in wohlverstandenem Eigeninteresse dem Rheinverkehr möglichst viele Schwierigkeiten bereite. So weit noch für den Elsaß der Rhein im

---

[1] Antrag des Kaufmanns Nicola de Tongre und betr. Akten Köln. H.K.

[2] Bericht des Ausschusses der rheinischen Provinzialstände über die Freiheit der Rheinschiffahrt vom 13. Dez. 1826. Als M.-S. gedruckt.

Grenzverkehr in Frage kam, sicherte es sich durch einen 1821 abgeschlossenen Sondertraktat mit Baden, durch den die beiden Staaten den freilich unbedeutenden Verkehr zwischen Basel und Mannheim wesentlich erleichterten. In Berlin hatte man gegen den Inhalt dieses Vertrages nichts einzuwenden, fragte sich aber verwundert, wie zwei Uferstaaten dazu kämen, eigenmächtig die Verhältnisse einer ganzen Stromstrecke zu regeln. Doch protestierte niemand, weil sich im Grunde jeder freute, einen so schönen Präzedenzfall zu besitzen, auf den man sich gelegentlich berufen konnte. Der französische Vertreter in der Zentralkommission, der Konsul Engelhardt in Mainz, der berufenste Horcher und Hetzer des diplomatischen Dienstes, bewies denn auch den erfolgreichsten Eifer, sobald einmal die Verhandlungen etwas vorwärts zu rücken schienen, neue Schwierigkeiten aufzutürmen.

Baden aber war einstweilen ganz in das Fahrwasser Frankreichs geraten. Jener veränderte Zug des Transithandels war ihm nicht ungünstig; jetzt begann bei dieser Richtung des Verkehrs von West nach Ost statt von Nord nach Süd die großartige Schmuggeltätigkeit der badischen Kaufleute, die von den badischen Liberalen und ihrem nationalökonomischen Orakel Rau würdevoll als Beweis für die Notwendigkeit des Freihandels verwertet wurde und die noch beim Abschluß der Zollverträge so viele Schwierigkeiten bereitete. Freilich hätte Baden auch gern den freien Rheinverkehr gehabt. Bisweilen tauchten schon Ahnungen auf, daß Mannheim einmal in die Rolle von Mainz und Frankfurt zugleich als Umschlagsplatz des Rheinverkehrs eintreten könne; eben deshalb aber war es erklärlich, daß man hier nur in den beiden Stapelrechten, die einst schon bei der Gründung Mannheims die großartige Verkehrspolitik Karl Ludwigs von der Pfalz durchkreuzt hatten, den Feind sah. Dazu kam der Haß Berstetts und Blittersdorfs gegen Preußen, dem die Abneigung der hierin mit ihnen einträchtigen Liberalen nicht viel nachgab. Alles traf zusammen, um Baden neben Nassau zum eifrigsten Gegner Preußens zu machen. Nur der weitblickende Nebenius, der Mann der bewunderungswürdigen Klarheit des Blickes und der zaghaften Unsicherheit des Handelns, erklärte sich schon 1818 in den Betrachtungen über den Zustand Großbritanniens für die Richtigkeit der preußischen Bestrebungen, und der Großherzog Ludwig bewährte endlich den sichern Blick des nüchternen Soldaten. Als die Abstimmungen der Majorität schließlich Preußen zum Austritt aus der Zentralkommission bewogen, sprach er seinen entschiedenen Tadel über die Abstimmung des badischen Vertreters aus und vollzog mit einem Male in dieser Frage den Übertritt zu Preußen. Zugleich sorgte er dann, daß Baden im Moment, wo die Freiheit einträte, nicht ungerüstet dastünde.

Die außerordentlich geschickte Verkehrspolitik, die Mannheim sofort im Jahre 1831 eröffnete, war wenigstens einige Jahre vorbereitet, so daß die preußische Regierung die Stadt Köln aufmunternd, aber vergeblich schon auf die Hafen- und Speicheranlagen Mannheims aufmerksam machte.

Bedeutungslos war auch in jener Zeit der Ausdruck der öffentlichen Meinung in der Presse keineswegs; so hartnäckig die Regierungen sich ihr in den Fragen der großen Politik verschlossen, so aufmerksam betrachteten sie sie in wirtschaftspolitischen Angelegenheiten. Wiederholt legte die preußische Regierung in sehr ruhigen und sachgemäßen Artikeln ihren Standpunkt und den Gang der Mainzer Verhandlungen selber in der Staatszeitung dar, wobei sie geschickt die Ausführungen von Nebenius über die Unnatur eines Zustandes völliger Douanenwillkür an den Rheinmündungen verwertete. Ebenso offiziös antwortete die Oberpostamtszeitung, und die Augsburger Allgemeine Zeitung brachte, ihrem Prinzip getreu, Kommuniquees aus beiden Lagern. Rau fügte alsdann solche Auslassungen seiner offiziellen Ausgabe der Kommissionsberichte hinzu, die er zu „Beiträgen zur Kenntnis und Förderung des Handels und der Schiffahrt“ überhaupt zu erweitern trachtete. Mehr als diese amtlichen und halbamtlichen Äußerungen wirkte im Publikum der Kampf der Denkschriften. Die beredteste war die vom Kölner Regierungspräsidenten und provisorischen Oberbürgermeister Mylius[1] verfaßte Flugschrift: „Soll der Rhein bis an oder bis in das Meer frei sein?“, die die Gründe der früheren Denkschriften geschickt zusammenfaßte und dem rheinischen Publikum zur Richtschnur diente. Sie rief dann wieder auf süddeutscher Seite heftige Gegenschriften hervor und auch deren Schlußtrumpf wurde Losungswort[2]: „Preußen muß nachgeben oder zur Nachgiebigkeit vermocht werden; früher ist an irgend ein bedeutendes Resultat für die Rheinschiffahrt nicht zu denken.“

Unterdessen mehrte sich in der eigentlichen Tagespresse seit 1818 die Ungunst gegen Preußen[3]. Die Kölnische Zeitung freilich erging sich in Lob und Anfeuerung, aber sie war denn doch zu offenkundig Partei in dieser Frage, als daß sie auf ihre Kolleginnen Einfluß geübt hätte. In seltener Eintracht bekämpften sie die Frankfurter Oberpostamtszeitung, das Organ der österreichischen Bundestagspolitik und das Weimarer „Oppo-

---

[1] Seine Autorschaft geht aus den Akten der H.K. Köln hervor.

[2] „Über die Tendenz der Wiener Akte“ bei Rau I, 341 f.

[3] Eine Menge von Zeitungsausschnitten im Archiv der Kölner H.K.

sitionsblatt". Sie waren voll Lobes über die Niederlande, „die aufgeklärte Handelsnation, die doch ganz gewiß nicht durch übermäßige Zölle zu eigenem Schaden den Transit werde beschweren wollen." Mit etwas mehr Recht verfochten sie den der niederländischen Auffassung günstigen Sinn der Wiener Akte und suchten Preußen zu überführen, daß es an den Mündungen der Weichsel und des Njemens nach denselben Grundsätzen handle, die es an denen des Rheines bekämpfe. Auch an solchen Blättern fehlte es nicht, die wie die Mainzer Zeitung und der Staatsbote zwar Holland verurteilten, aber immer wieder — als ob damit etwas gebessert worden wäre — Preußen die Schuld gaben, weil es in Wien nicht für Clancartys Antrag auf Freiheit des Rheins für alle Nationen eingegangen sei. Bedeutsamer war es, daß die preußische Politik auch in dem einzigen bedeutenden westfälischen Blatt, dem ersten Organ, welches die entstehende Industrie besaß, dem trefflich redigierten „Hermann" bekämpft wurde. Selbst in Mannheim hätte man nicht so ingrimmig über die „Stapelsklaverei" schelten können, die sich nur gegen Deutschland kehre; denn was schade sie den Holländern, die doch nie weiter als bis Köln gefahren, deren Schiffe gar nicht anders gebaut seien; sie lachten sich ins Fäustchen, wenn sich jetzt die Deutschen unter einander schadeten; einen wirklichen erfolgreichen Kampf werde man mit ihnen durch völliges Verbot oder auch durch eine Verlegung des Stapels nach Emmerich führen können.

Die Sachlage war hier richtig dargestellt, der vorgeschlagene Weg aber war ungangbar. Hardenberg hatte sofort, nachdem er seinen Entschluß gefaßt, eine Umfrage an den Handelsstand von acht rheinischen Städten ergehen lassen, welche Veränderungen daraus entstehen würden, daß man den Grundsatz aufstellte, das Umschlagsrecht zu Köln sei künftig nur gegen die Niederlande beizubehalten, sonst aber aufzuheben. Nur einige kleinere Städte, namentlich Trier, waren hierfür eingetreten, alle übrigen, Aachen, Duisburg, selbst Düsseldorf, schlossen sich der Kölner Auffassung an. Höchstens — war ihre Meinung — werde man damit erreichen, daß sich deutsche Firmen mit Zweigniederlassungen in Rotterdam etablierten, um den Vorteil zu genießen. Um so mehr könnte es überraschen, daß diese erfahrenen Kaufleute übereinstimmend, gerade so wie jener Westfale im Hermann erklärten: „Auf die Niederlande mache eine solche Maßregel wie überhaupt der ganze Kölner Stapel gar keinen Eindruck; denn der holländische Schiffer habe gar nicht die Absicht, höher als bis Köln zu fahren; von jeher fielen die Stapelkosten ganz zu Lasten des Empfängers, den holländischen „Kommissionären seien sie also gleichgültig". „Hingegen," führen sie aus, „würde die partielle Aufhebung des Umschlags die nächsten Wünsche der übrigen

Uferstaaten befriedigen, mithin ihre Teilnahme an dem Kampfe noch mehr vermindern, welchen Preußen für die völlige Freiheit des Rheines gegen Holland zu bestehen hat." Aus dem gleichen Grunde sprechen sie gegen die Verlegung des Umschlags nach Emmerich, die ja außerdem die niederrheinischen Städte schädigen mußte.

Man fühlte in Köln, daß man dieses schroffe Vorgehen einigermaßen versüßen müsse, um den Süddeutschen zu zeigen, daß man sie nur vorübergehend Zwang leiden lasse. Eine Deputation der Stadt Köln, die aus Daniels, der soeben als Appellationsgerichtspräsident in die Heimat zurückgekehrt war, und den beiden Kaufleuten Merkens und Koch bestand, brachte selber den Antrag nach Berlin, geringwertige Waren deutscher Herkunft vom Umschlag freizulassen. Zu Mühlsteinen, Traß, Kohlen, die ihm schon bisher nicht unterworfen waren, traten jetzt noch Ölkuchen, rohes Gußeisen, Öfen, Töpfe, Nüsse, leere Fässer, vor allem deutsches Salz und deutsches Getreide [1]. Noch in dem Notjahr 1817 hatten selbst die Unterstützungstransporte an Getreide, welche die Regierung gesandt hatte, des Prinzips wegen in Köln umgeschlagen werden müssen. Jetzt wurde wenigstens für das wichtigste Erzeugnis des Oberrheins auf der ganzen deutschen Stromstrecke Verkehrsfreiheit hergestellt, während die Niederlande in dem Notjahr sogar mit Getreideausfuhrverboten vorgegangen sind. Anerkannt wurde diese Abschlagszahlung von den Süddeutschen nicht; auch ist sie nicht imstande gewesen, die furchtbare Absatzkrisis, die mit den guten Ernten des nächsten Jahrzehnts heraufzog, zu mildern. Hollands Transitpolitik, Englands Getreidezollpolitik wußten das zu verhindern.

Die Richtigkeit der realpolitischen Ansichten der rheinischen Städte schlug durch: der Stapel wurde ein Zwangsmittel, gerade um Bundesgenossen zu treffen; aber daß dieser Grundsatz des „Nötige sie einzutreten" bei den Betroffenen anfangs lauten Widerspruch erfuhr und die Erbitterung vermehrte, ist nur menschlich. Diese Erbitterung erreichte ihren Höhepunkt, als im Laufe desselben Jahres 1818 das langvorbereitete preußische Zollgesetz erschien. Gewiß, nie hat sich eine unpopuläre Maßregel als so segensreich in allen ihren Bestimmungen auf die Dauer erwiesen; das hindert nicht, die Gründe jener vorübergehenden Unpopularität als berechtigt für den Augenblick anzuerkennen. Nur dem Osten brachte das Zollgesetz die ersehnte wirtschaftliche Einheit, der Westen besaß sie seit der preußischen

---

[1] Auch Mineralwasser stand in der Verordnung (bei Hermann, Rheinschiffahrtsgesetze S. 284 f.). Wir sahen aber, wie man Nassau schließlich doch damit weiter bedrängte.

Besitzergreifung schon tatsächlich, seit zwei Jahren auch gesetzlich. Gegen dieses provisorische westliche Zollgesetz von 1816 war das neue, das uns jetzt mit Recht so maßvoll in seinen Ansätzen erscheint, eine beträchtliche Mehrbelastung und deshalb den tonangebenden Händlern mit Kolonialwaren verhaßt; selbst die schüchternen Ansätze zum Schutze, die durch den Hochschutz der benachbarten außerdeutschen Staaten zur Notwendigkeit geworden waren, wurden außer in Aachen abgelehnt; denn nicht nur die Kaufleute der Rheinstädte, sondern eher noch schärfer die Fabrikanten des Bergischen Landes waren eifrige Freihändler, stolz darauf, daß sie ohne Schutz schon seit Generationen sich allein im Westen einen Weltmarkt erobert hatten.

Am übelsten aber empfand man den Transitzoll, und er war an sich und um seiner schematischen Gleichmäßigkeit willen als ununterschiedener Gewichtszoll höchst lästig, das härteste Stück dieser Gesetzgebung überhaupt. Ein Werttransitzoll wäre ja freilich noch viel lästiger gewesen, ihn bekämpfte ja gerade Preußen bei den Niederlanden und hatte einen festen Gewichtstransitzoll, wie es ihn jetzt selber einführte, als Zugeständnis geboten. Auf der süddeutschen Ausfuhr geringwertiger Produkte lastete dieser Zoll vollends erdrückend. Es kann kein Zweifel sein, daß eben diese neue Belastung des Transits, die denn doch eine scharfe Ausnützung der Gunst der geographischen Lage durch Preußen war, die Opposition der Süddeutschen, den Haß gegen „die preußische Vergewaltigung" hervorrief, ebenso unzweifelhaft ist es, daß ohne sie ihr Beitritt zu dem System noch länger hätte auf sich warten lassen. Klewiz, der bei der kümmerlichen Lage der preußischen Finanzen so nur einen Teil der Last auf andere Schultern zu wälzen gedachte, hat allerdings nicht mit ebenso klarem Blicke wie das Kölner Umschlagsrecht auch die Transitzölle als Pressionsmittel erkannt; erst Motz tat es.

Der Rhein war vom Transitzolle frei geblieben, er war eine zollfreie Straße; die ursprüngliche Absicht zurzeit des Wiener Kongresses war dies, wie wir oben gesehen, nicht gewesen, jetzt aber war, da man den holländischen Transitzoll auf dem Wasserwege bekämpfte, gar keine andere Möglichkeit. Daher behielt auch Köln, wie es ihm Hardenberg schon bei seiner Anwesenheit zugesichert, den Freihafen; Düsseldorf wurde er bald darauf auch bestätigt, nicht als Begünstigung einer Stadt, wie der Staatskanzler ausführte, „sondern als das einzige Mittel, um den Beschwerden anderer Rheinuferstaaten über die Beibehaltung des Stapels vorzubeugen" [1]. Nicht un-

---

[1] Berliner St.Archiv, Rh.Sch. 9, vol. I. Hardenberg an Stadt Düsseldorf vom 9. Okt. und 14. Nov.

mittelbar hatte der Umschlag mit den Transitzöllen etwas zu tun, für den Kaufmann aber, dem es ganz gleichgültig ist, unter welcher Finanzrubrik er seine Abgabe zahlt, wirkte er ganz ebenso. Auch möchte ich die Ansicht nicht ganz abweisen, daß die preußische Finanzverwaltung jetzt in der Tat der Beibehaltung des Kölner Umschlags so viel freundlicher gegenüberstand, weil er die Landtransitzölle wünschenswert ergänzte und wirksamer machte.

Der rheinische Handel, zumal der Kölns, war, wie wir wissen, bisher zum großen Teil Durchfuhrhandel gewesen, die Belastung des Landtransits war Köln um so unangenehmer, als es eben gelungen war, die Beziehungen mit Antwerpen fester zu knüpfen, und da nach wie vor die Bewahrung dieses Verbindungsweges die wichtigste Abschwächung der Versperrung der Rheinmündung durch Holland war. Der Antwerpener Durchfuhrverkehr über Köln ging denn auch in den nächsten Jahren arg zurück, und die beiden Handelskammern trafen wieder eine Verabredung, bei ihren Regierungen andauernd auf Aufhebung oder Minderung der Transitabgaben zu dringen[1]. Die Klagen des rheinischen Handelsstandes, die in den ersten zwei Jahren am heftigsten waren, wies Klewiz natürlich ab; nur den Wunsch gab er als berechtigt zu, daß die Straßen, auf denen die Waren aus- und eingehen durften, vermehrt würden; er traf mit der Absicht des Staates, das Chausseenetz rasch auszubauen, zusammen.

Nachdem wir so die Stellung der einzelnen Rheinuferstaaten und die wirklichen und vermeintlichen Interessen, denen sie nachfolgten, kennen gelernt, können wir den Kleinkrieg, der sich in der Zentralkommission weitere 12 Jahre fortsetzte, kurz behandeln[2]. Er hat sein Hauptinteresse verloren mit dem Augenblicke, wo Preußen sehr wider seine ursprüngliche Absicht zu seiner jetzigen Stellung gedrängt war. Der preußische Bevollmächtigte Jacobi war ein tüchtiger Beamter, unermüdlich, eifersüchtig bedacht, jedes Recht Preußens zu wahren, aber ein Diplomat war er nicht. Allerdings konnte es nicht schaden, wenn er bei den Versuchen, Preußen zu majorisieren, schroff darauf hinwies: „Die Frequenz der Schiffahrt auf der preußischen Rheinstrecke verhalte sich gegen die Gesamtfrequenz der übrigen Uferstaaten (exkl. Niederlande) wie 2 : 1; daß der Schwächere sich gegen ungesetzliche Schritte des Stärkeren wehre auf Tod und Leben bis zum letzten Mann, sei recht und schön, wo aber der Schwächere das Ungesetz-

---

[1] Die Korrespondenz der beiden Kammern von 1826 enthält Rückblicke auf die bisherigen Bemühungen und weitere Verabredungen.

[2] Für das folgende sind wichtiger noch als die Verhandlungen der C. K. selbst die Berichte Otterstädts und Jacobis im Berliner St. A. und der Briefwechsel von Delius mit Merkens im Kölner H. K. Archiv.

liche gegen den Stärkeren durchzusetzen versuche, da sei der Ausgang leicht vorauszusehen [1]." So fest war er selber auch vom formellen Rechte Preußens überzeugt. Ihm widerstrebte dieses frivole Spiel, eine interimistische Instruktion gegen den klaren Sinn eines kurzen Provisoriums vorzuschieben, um die definitive zu vereiteln und Holland im dauernden Besitze zu erhalten. Die Art aber, wie er seine Meinung sagte, war die denkbar unverbindlichste [2].

Umschwärmt von immer neuen Plänkeleien und Bosheiten der Gegner, glaubte er auf alles antworten zu müssen und zwar mit dem gleichen Sarkasmus. Unablässig klagte der geschmeidige Otterstädt in seinen Gesandtschaftsberichten über Jacobis „Bitterkeit" und wünschte ihm „de meilleure grace", zumal es der Würde Preußens angemessen sei, nötige Schritte de bonne grace und nicht gezwungen zu tun. Der eitle Mann freilich — notre ami en mille affaires hieß er in der diplomatischen Welt — glaubte auch hier mit diplomatischen Salonunterhaltungen alle Schwierigkeiten zu beseitigen und war hinterher gerade so wie in den Zollverhandlungen der Meinung, daß er alles gemacht habe, wobei er mit geredet hatte. Nicht einmal darin hatte er recht, daß er wünschte, daß Jacobi die liberalen Grundsätze weiter verfolge, von denen Humboldt in Wien ausgegangen sei; denn, auch abgesehen davon, daß man dank diesen Grundsätzen in die gegenwärtige Lage gekommen war, so wußte man in Berlin ganz genau, daß man diesen hartnäckigen Kopf einstweilen benützen, im geeigneten Moment aber durch einen gewandten Mann ersetzen könne.

Allerdings war Jacobi jetzt schlechtweg ein Vertreter des Stapels als eines positiven Gutes. In seinen Berichten an den Minister bedauert er, „daß die früheren Reskripte des Staatskanzlers zwar trefflich auf das Zögerungssystem berechnet, doch der pure-et-nude-Beibehaltung des Umschlagsrechtes allzu straff entgegen seien. Womöglich wollte er nun auch

[1] Jacobis Bericht an Hardenberg. In die offiziellen Protokolle kamen natürlich solche Äußerungen nicht.

[2] Wenn Eckert S. 107 meint: „Preußens Auslegung des Art. 31, durch welche die vorgesehene interimistische Instruktion in eine einfache interimistische Maßregel umgewandelt werden sollte, spottete allen Regeln juristischer Interpretationskunst," so ist das schon juristisch-formell zweifelhaft. Die Ausnützung des Interimistikums seitens seiner Gegner war unverkennbar sophistisch; Preußen hatte sein gutes Recht, auf Beratung des Definitivum zu dringen, und ganz sicher haben sich hier die preußischen Staatsmänner auf dem Boden auch des formellen Rechts gefühlt, was, wie wir sahen, mit der Forderung der freien Durchfahrt und der Bekämpfung der Transitzölle nicht der Fall war. Hierbei handelt es sich ebenso gewiß nur um politische Schachzüge.

in nichts am bestehenden Zustand rütteln lassen, bis die Gegner in der Hauptsache nachgegeben hätten. Das führte bisweilen zu wunderlichen Konsequenzen: Gemäß der Konvention von 1804, die nun fortbestand, wie sie war, wurde der Oktroi noch immer ausschließlich in Franken und „deutscher Konventionsmünze“, d. h. rh. Gulden erhoben. Die rheinischen Handelskammern ergingen sich bei allen Stellen in Vorstellungen, wie unwürdig es sei, in Preußen selber ein Verbot des preußischen Thalers an preußischen Kassen ausgehen zu lassen, wie unpolitisch zugleich, da das Ansehen des Thalers in den Augen des Volkes geradezu herabgewürdigt werde, wie lästig endlich, nachdem man an allen andern Kassen das französische Geld verrufen und eingeschmolzen habe, und jetzt die Bankiers zu hohem Agio jährlich über 1 Million Francs nach Köln schaffen mußten. Jacobi faßte diese Eingaben gereizt nur als persönlichen Angriff auf, der allezeit gern gefällige Bülow versprach zwar Abhilfe, aber nachdem er das Finanzministerium an Klewiz abgegeben hatte, machte dieser das Versprechen rückgängig, weil bei gegenwärtiger Kursfeststellung der Thaler einen, wenn auch geringen Kursverlust erleiden würde. Erst 1821 hat Hardenberg selber diesen Mißstand beseitigt, auch ihm war es peinlich genug, daß die Zustimmung der Zentralkommission erforderlich war und von ihr dem preußischen Thaler sein Kurs gesetzt wurde[1].

Nach jener entschiedenen Erklärung Preußens, daß es die Beratung über die interimistische Instruktion als gescheitert ansehe, war ihre Fortsetzung überflüssig geworden, aber die übrigen Bevollmächtigten ließen sich in der lieb gewordenen Beschäftigung nicht stören. Die klugen Holländer, der Majorität sicher, steigerten den Groll der übrigen gegen Preußen, der sich in heftigen Verwahrungen entlud, indem es nun seinerseits einige längst gewünschte Zugeständnisse machte. Das „Syndikat“, d. i. die 15 Prozent Zuschlag zu den Wasserzöllen als Kriegsabgabe, war eine so flagrante Rechtsverletzung, daß die Niederlande es jetzt nach mehr als zweijährigem Bestehen aufhoben. Warum sollten sie auch dieses Odium auf sich laden, da sie ihren Zweck auf dem von der Zentralkommission gebilligten Wege leichter erreichen konnten: sie erhoben neue Zuschläge zum Werttransitzoll, namentlich zum Zucker und verschärften noch die geltende Wertdeklaration so weit, daß bei zusammengesetzten Waren jeder Stoff besonders deklariert werden mußte. So verhielt es sich auch mit der zweiten vermeintlichen

---

[1] Danach war es denn doch keine so arge Überhebung, wie Treitschke meint, daß zur selben Zeit auch Nassau für die Annahme des Thalers an den Kassen einen amtlichen Kurs setzte.

Erleichterung, der Gestattung zollamtlicher Begleitung statt der Plombierung, bei der nach einem von Jacobi angeführten Beispiel jeder eiserne Topf einzeln plombiert wurde mit den entsprechenden Gebühren. Die Begleitung durch Zollwächter wurde so hoch berechnet, daß der Erfolg ziemlich der gleiche war. Das letzte Zugeständnis hätte als das selbstverständlichste scheinen müssen: Holland ließ sich endlich herbei, deutschen Schiffen Rückladung nach Deutschland zu gestatten, während jedoch jeder Verkehr von einem niederländischen Ort zum andern ihnen untersagt blieb. Bisher hatte man die einträgliche Bergfracht den einheimischen Rangschiffen allein vorbehalten wollen und die Deutschen mit leeren Kähnen zurückgesandt. Die kleineren Staaten waren bei dieser Aussicht hoch erfreut, Preußen mußte das befreundete Hessen ausdrücklich vor dieser Falle warnen: dieses Anerbieten sei ganz vieldeutig und schief; es sei hier nicht einmal gesagt, was als „Rhein" gelten solle.

Unbeirrt durch solche Bedenken faßte die Kommission am 5. März 1810 den Beschluß, zu erklären, daß die niederländische Regierung jetzt den Bedingungen der Reziprozität im Sinne des Wiener Vertrages genügt habe und daß es nun an Preußen sei, seinerseits ebenfalls dem Vertrag beizustimmen. Preußen protestierte: Noch immer sei es den Niederlanden in die Hand gegeben, den Handel auf dem Rhein zu paralysieren, es zeigte, daß durch die niederländischen Zölle der Rheinverkehr im letzten Jahre um ½ Million Zentner im Wert von 40 Millionen Franken zurückgegangen sei, „ehe nicht Grenzen der Befugnisse Hollands, den Strom öde zu machen, bestimmt sein würden, werde es immer so bleiben". Wehmütig gab die Zentralkommission zwar diese Tatsachen zu, rechtfertigte sie aber gewissermaßen selbst durch ausdrückliche Anerkennung der holländischen Seerechte — nicht ohne die spitze Bemerkung, daß ja Preußen früher dasselbe getan habe —; dafür verlegte sie sich aufs Bitten, denn es laufe doch gegen Hollands eigenes Interesse, den binnenländischen Handel zu lähmen. Der niederländische Gesandte aber hatte übermütig erklärt: „Er werde sein Präsent nur geben, wenn ein ganz günstiges und unumwundenes conclusum per majora in seiner Hand sein werde"[1]. Wenige Tage später nahm die Zentralkommission einen bayrischen Antrag an, Preußen zu sofortiger Aufhebung des Stapels aufzufordern; man setzte ihm nur eine Frist von zwei Monaten — eine leere Demonstration, die Preußen durch die kühle Bemerkung abschnitt: Weitere Erörterungen könnten nur von den

[1] Die Protokolle Rau II, Heft 2 S. 1 ff.; wichtiger noch Jacobis Berichte, Berliner St.A.

Signaturmächten der Wiener Akte geführt werden. Das bewirkte, daß der Bayer Nau, ein tüchtiger Gelehrter, dem es immer unheimlich zu Mute wurde, wenn er sich einmal entschieden geäußert hatte, sich sogleich bei Jacobi entschuldigte und ihm zugleich im Namen Badens versicherte: daß „wenn nur der Berliner Hof sich bestimmt, wenn auch ablehnend, rücksichtlich des Stapels, zugleich aber billig rücksichtlich der Verteilung der Revenuen und Lasten aussprechen würde, ihre Höfe die Autorisation, sich sofort mit dem definitiven Reglement zu beschäftigen, unbezweifelt erteilen würden" — mit anderen Worten: die beiden Staaten machten von kleinen fiskalischen Vorteilen ihre weitere Stellung in Verkehrsfragen abhängig[1].

So schleppten sich nun die Verhandlungen unermüdet weiter. Der neue Minister des Auswärtigen, Bernstorff, hatte Jacobi eine Instruktion gegeben[2], die ihm vorsichtige Zurückhaltung empfahl: „Preußen dürfe es keineswegs zum interimistischen Reglement kommen lassen; erkläre es aber, daß es mit Ausarbeitung eines definitiven Reglements umgehe, so würde es unnütz die Opposition aller anderen heraufbeschwören. Man lasse also die anderen Gesandten Instruktionen einholen und bereite in der Stille einen Entwurf vor." — Das war so gut wie eine Besiegelung der Verschleppung. Marschall hielt unentwegt Preußen den Wechsel seines Standpunktes vor und rief es mit seiner Elb- und Weichselpolitik zum Zeugen wider sich selbst auf; und auch Jacobi schrieb resigniert: „Es ist keine Frage, daß alles, was Preußen in ähnlichen Fällen zuzugestehen sich bereit erklären würde, es auch hier von Niederland zu fordern berechtigt sein müsse. Diese Waffe ist aber auch die einzige, welche ich auszudenken vermag, um den Kampf mit Erfolg weiter fortsetzen zu können; da sie mir aber bisher nie in die Hand gegeben wurde, auch unstreitig eine bedenkliche ist, so konnte ich mich ihrer nicht bedienen." Der Minister hatte allerdings gute Gründe, weshalb er jetzt nicht mehr, wie es in Wien geschehen war, die Fragen der Flußschiffahrt als ein einziges, zusammenhängendes Thema behandeln lassen wollte, aber keineswegs wäre der Vergleich so beschämend ausgefallen, wie die Gegner annahmen. Denn die Elbschiffahrtsakte war zwar ein dürftiges Machwerk, in dem die binnenländischen und partikularistischen Tendenzen überwogen, aber sie war leicht und glatt mit Übereinstimmung der Uferstaaten zu stande gekommen, und der Stader Elbzoll, den Preußen duldete, ohne deshalb für Magdeburg wieder Stapelansprüche zu erheben, war denn

[1] Jacobi an Hardenberg.
[2] Berliner St.A. a. a. O. 20. Dez. 1819.

doch etwas anderes als die holländische Sperrpolitik. An der Weichsel aber und dem Njemen, wo Preußen selber die Stellung Hollands einnahm[1], war man schließlich doch gutwillig mit Rußland einig geworden; der alte Besitzstand war viel gesicherter[2], und das Ergebnis war in der Tat das, was Preußen von Anfang an Holland zubilligen wollte und schließlich zugebilligt hat, eine feste Durchfuhrabgabe in der Form eines Tonnengeldes nach dem Vorbild des Sundzolles[3].

Einige Abwechselung in dieses Einerlei brachte der Versuch, über die Zentralkommission hinaus höhere Instanzen anzurufen. Gleich nachdem man Preußen für die Aufhebung des Stapels die kurze Frist gesetzt hatte, hielt Marschall mit Wangenheim und den Ministern von Baden und Holland, Bergheim und Graf Grün, eine geheime Zusammenkunft in Frankfurt, um gemeinsame Schritte gegen Preußen beim Bundestage zu verabreden. Der Badener war ängstlich, Wangenheim natürlich seinem Temperament gemäß für äußerste Entschiedenheit. Marschall deutete dies Otterstedt an, nachdem er ihn zuvor mit dessen Lieblingsidee, dem Abschluß eines Handelsvertrages mit Nassau, günstig zu stimmen gesucht hatte. „Schon gehe man damit um, die Sache an den Bundestag zu bringen; der hiesige Hof sei bereits aufgefordert worden, der gegen Preußen zu richtenden Beschwerde beizutreten.“ Otterstedt wußte sich das natürlich richtig zu deuten und schrieb dem Minister: „Wie er Marschall kenne, gebe er natürlich den Impuls zur Beschwerde, nicht daß man an ihn herantrete“; aber auch er riet zur Nachgiebigkeit. Jedoch erhielt er aus Berlin die schärfste Antwort, indem der Minister das Gaukelspiel mit dem interimistischen Reglement geißelte und Nassaus ausschließlich niederländische Interessenpolitik kennzeichnete, schloß er: „Man möge doch an den Bundesrat gehen, Preußen werde diese Beschwerde nicht scheuen, da es nichts wolle, als was streng konventions-

---

[1] Wie gesichert sie ihm bis 1878 vorkam, das zeigt in klassischer Weise die große Rede Bismarcks von 1877, mit der er die Umwandlung der deutschen Zollpolitik einleitete. Er schickt den Transitzöllen einen wehmütigen Blick nach, glaubt aber an die Unentbehrlichkeit der preußischen Transitwege für Rußland nach wie vor.

[2] Die Kölner H.K. wies die Zentralkommission hierauf selbst hin, Rau II, S. 257.

[3] Schon aus den früheren Ausführungen über Preußens Anträge stellt sich heraus, daß Preußen und ebenso den anderen Staaten der Sundzoll nicht nur als selbstverständlich, sondern als eine Art Muster galt. Wenn also Treitschke sich so bitter über das Fortbestehen desselben äußert und das leichtsinnige Verhalten der preußischen Unterhändler bei dieser Gelegenheit kritisiert, so hat er die Anschauung der nächstfolgenden Epoche antizipiert.

mäßig sei. Eine Entscheidung sei nur erwünscht, denn es sei Zeit, daß dem leeren Wortgezänk ein Ende gemacht werde[1]."

Die Beschwerde fiel als völlig aussichtslos zu Boden, nach zwei Jahren suchte der Badener Berstett noch einmal auf einem Umwege die Angelegenheit vor den Bundestag zu ziehen: Er schlug Württemberg selber vor, Baden beim Bundestage wegen des Mannheimer Stapels zu verklagen; indem dann Baden hierfür den Bund als kompetent anerkenne, solle es die Schuld auf den preußischen Stapel in Köln schieben; damit wäre denn ein Präcedenzfall geschaffen gewesen, der den allgemeinen Angriff auf Preußen gelenkt hätte[2]. „Dies bundespolitische Meisterstück kam jedoch leider nicht zur Ausführung, da der Plan vor der Zeit verraten wurde," fügt Treitschke der Nachricht hinzu.

Weit bedeutsamer war doch die Verhandlung der Rheinschiffahrtssache auf einem europäischen Kongreß. Fortwährend hatte Preußen, wenn die Verhandlungen in der Zentralkommission sich festfuhren, damit gedroht, den Streit vor die Signaturmächte, die allein über den Sinn der Wiener Akte entscheiden könnten, zu bringen; schließlich war es aber doch England, das dies in Verona tat. Es scheint sich sogar Preußen hierbei zögernd verhalten zu haben[3], vielleicht weil die englische Begründung anders war als die, welche es selber zur Zeit verfolgte[4]. England freilich hatte sich gründlich verrechnet, als es in Wien die reichliche Ausstattung des Königreichs der Niederlande wie seine eigne Sache betrieb. Wenn einst selbst Wilhelm III. es als die selbstverständliche Voraussetzung einer gemeinsamen hohen Politik betrachtet hatte, daß die Handelspolitik der beiden Länder jede ihres Weges ging, so war das jetzt doppelt selbstverständlich. Daß Hollands positive Politik sich vor allem gegen die Nation, welche von der freien Durchfuhr den größten Vorteil gehabt hätte, kehrte, begriffen die Diplomaten wie die Organe der öffentlichen Meinung und sprachen es unablässig aus. Trotzdem hatten Preußen und England bisher nicht zusammengewirkt; denn England

---

[1] Schreiben von Marschall an Otterstedt vom 7. März 1819. Berichte von Otterstedt vom 10. und 27. März. Der Minister an Otterstedt vom 28. März 1819. Berlin St. A.

[2] Treitschke III, 472 nach Blittersdorfs Bericht vom 21. Sept. 1822.

[3] Treitschke III, 278 sagt das ausdrücklich. Seine Begründung ist freilich ganz falsch.

[4] Darauf scheint mir die Klage in einem Rückblick auf die Verhandlungen vom Jahre 1831 zu weisen: „England ging eben nicht weiter, wie die Verhandlungen von Verona und die nachherige Kabinettskorrespondenz beweisen. Berliner St. A. Rheinschiff. Nr. 79.

war eben von dem Wiener Kongreß von jedem unmittelbaren Rechte an der Rheinschiffahrt durch Verwerfung des Clancartyschen Amendements ausgeschlossen worden. Die Position Wellingtons, der in Verona alle Anforderungen der durch Canning neubelebten englischen Politik mit Kraft und Klarheit vertrat, war also eigentlich nicht besonders günstig: „The government of the Netherlands have thougt propre to close the mouth of the river against the commerce of the World", als ob in Wien nicht ausdrücklich nur vom Handel der Uferstaaten die Rede gewesen wäre. Aber die Enttäuschung und der Unmut über den Schützling von 1814 war so allgemein, daß die Großmächte einen Beschluß vereinbarten: „Die Schwierigkeiten, die noch zu übersteigen bleiben, um den Wiener Vertrag zur Ausführung zu bringen, kämen zum größten Teile von seiten der Regierung der Niederlande. Es sollten also geeignete Vorstellungen bei diesen gemacht werden." Nur Frankreich schloß sich von der Unterzeichnung dieses Protokolls aus, nicht wie später eine preußische Darstellung[1] bemerkte, „weil es sich um die Ausführung des Pariser Friedens nicht zu kümmern habe", sondern weil die niederländische Politik von ihm unterstützt, wenn nicht sogar angestachelt wurde.

Die Noten, welche im Februar 1823 in Brüssel eingingen, wurden ausweichend beantwortet. Zuerst zog sich die niederländische Regierung hinter die bald bevorstehenden Mainzer Beschlüsse zurück, dann führte sie auf erneutes Drängen „ihr Souveränitätsrecht, die Mündungen des Rheins gegen den Handel verbündeter Mächte zu schließen" ins Feld (Juli 1825); worauf der englische Gesandte Sir Charles Bagot trocken fragte: „Ist diese Mündung das Meer oder der Rhein?" George Canning aber, der seine Nation ebenso vortrefflich mit Politik wie mit Parodien und Couplets versorgte, gab die lustige Losung aus[2]:

In matters of commerce the fault of the Dutch
Is giving to little and asking too much.

Vorwärts war man nicht gekommen, aber das Interesse der europäischen Diplomatie an der Angelegenheit war einmal angeregt. Allerdings verhielten sich die Großmächte ungleich, über Rußland, das allerdings mehrfach ernste Noten schickte, klagte man doch in Berlin: „Es habe geradezu Hollands Partei genommen und gemeint: Dieses habe schon genug gethan,

[1] De la navigation du Rhin 1827 gleichzeitig in 3 Sprachen verfaßt und verbreitet. Delius hat die Schrift, weitaus die bedeutendste Darstellung von preußischer Seite, veranlaßt.

[2] Treitschke III, 471.

wenn es sich der Durchfuhrverbote und verbotgleichen Abgaben enthalte[1]." Höchst energisch trat hingegen Österreich auf; denn Metternich lag an den Niederlanden wenig, die gesamte preußische Handels- und Zollpolitik hat ihm ja die längste Zeit als völlig unbedenklich für Österreich geschienen, so tat er denn hier einmal Preußen gern eine Gefallen. Die Note, die er im Februar 1826 an die Niederländische Regierung richtete, hält sich noch gerade in den Grenzen diplomatischer Höflichkeit: „Die freie Schiffahrt bis ins Meer ist eine formelle Bedingung der Existenz des Königreichs der Niederlande; das Völkerrecht steht höher als die administrativen Anordnungen einzelner Mächte, und das jusque dans (!) la mer ist unwiderruflich in den Kodex des Völkerrechts eingeschrieben. Wenn durch den Barrierevertrag 150 Jahre lang die Schelde geschlossen bleiben konnte, warum sollte nicht der Pariser Vertrag die Freiheit des Rheins bestimmen können!"

Es ist leicht begreiflich, daß hierauf das Haager Kabinett eine noch höhere Tonart anschlug: „Der König habe seine Souveränität von der Vorsehung und nächst dieser von der Geschichte und der freien Wahl eines freien Volkes; sie datiere vom Tage seiner Ankunft in Holland und seiner gleichzeitigen Proklamation als König, nie würde er sie von einer fremden Koalition angenommen haben, und eine fremde Proklamation habe keinen Wert für einen unabhängigen Staat; denn die Nation der Niederlande erkenne nur die Gesetze an, die sie sich selber gegeben habe." Ganz gegen die Gewohnheit wurde dieser Notenwechsel von Österreich in der Allgemeinen Zeitung sofort veröffentlicht. Diese stolzen Worte standen einem so künstlichen Staatsgebilde, dessen Fundament, wie sich nach wenigen Jahren zeigt, so unsicher war, wenig an; in den alten holländischen Provinzen aber stärkten sie nur das Selbstvertrauen, und zuversichtlicher wie je klang im nächsten Jahre die offiziöse Denkschrift des Advokaten op den Hoof über die Rheinfahrt, die nun freilich wieder diese politische Angelegenheit rein juristisch behandelte.

Die Veröffentlichung in der Allgem. Zeitung hatte aber den süddeutschen Staaten gezeigt, daß Österreich unbedingt für die preußische Auffassung eintrat. Die Annahme wird nicht fehl gehen, daß ihre völlige Umstimmung, die sich damals vollzog, nicht unabhängig von dieser Einsicht war, so wenig man das ausdrücklich sagte; zum mindesten wurde der Erkenntnis des eigenen Vorteils durch diese politische Erkenntnis nachgeholfen.

---

[1] So die Denkschrift von 1831, wonach Treitschke III, 473: „Rußland vornehmlich erwies sich auch in diesem Streite als ein treuer Bundesgenosse Preußens, hielt dem oranischen Hause ernstlich den unerhörten Vertragsbruch vor" zu berichtigen. Der „treue Bundesgenosse" war hier einmal Österreich.

Die übeln Erfahrungen, welche die Großmächte mit der holländischen Handelspolitik machten, haben gewiß die Neigung zu einem groß-niederländischen Staat beträchtlich abgekühlt und die Gleichgültigkeit, mit der sie seinen Zusammenbruch betrachteten, vorbereitet, sonst aber haben sie doch die politische Gesamtkonstellation wenig beeinflußt. Uns erscheinen jetzt solche wirtschaftspolitische Kämpfe um ihres Erfolges willen bedeutsamer als den Zeitgenossen. Das gilt nicht nur für den Kampf Preußens für die Befreiung des Rheines sondern ebenso von der Gründung des Zollvereins. Solcher handelspolitischer Grenzstreit brauchte die sonstige gute Freundschaft nicht zu stören, und als die beiden zwiespältigen Hälften der Niederlande wieder auseinanderbrachen, da hat kein Staat das so aufrichtig betrauert wie Preußen, das unter dem bisherigen Zustand am meisten gelitten hatte.

Unterdessen hatten auch in der Zentralkommission die wichtigsten Persönlichkeiten gewechselt. Zunächst war schon 1818 Eichhoff gefallen. Der wollte es nicht einsehen, daß jetzt die Zeit immer neuer Vermittlungsentwürfe, die er auf Wunsch ausarbeitete, vorbei sei. Als er jetzt die Akten der Zentralkommission herausgab, verband er sie mit einer Darstellung, die wie immer klar geschrieben viele richtige Bemerkungen enthielt, aber im Grunde darauf hinauslief, daß er selber überall recht gehabt habe, und daß alles falsch gegangen sei, was er nicht geraten. Indem er alle tadelte, erklärte er sich zum Schluß doch besonders stark gegen Preußens letztes schroffes Auftreten. Begreiflicherweise verdarb er es dadurch mit allen Seiten. Es ist amüsant, wie er in der Literatur, den Reden, den Depeschen der nächsten Zeit zum allgemeinen Sündenbock gemacht und immer von dem einen dem andern zugeschoben wurde. Preußen „refusierte ihn, als den holländischen Interessen ganz ergeben", die Kölner titulierten ihn als den „Einbläser der kleinen Staaten", diese aber häuften in selbstgefälligen Betrachtungen alle Schuld an der Beibehaltung des Stapels, an der verkehrten Basis der Verhandluugen u. s. w. auf ihn. Eichhoff blieb die Antwort nicht schuldig, das half ihm aber wenig. Er erschien noch einmal warm empfohlen vom Erzbischof Graf Spiegel mit dem Plan einer Kommission für alle deutschen Flüsse, wobei er Generalreferent sein wollte, — niemand beachtete ihn[1]. Er hatte das Schicksal gefunden, das früher oder später jeden Vermittler ohne eigene Macht trifft. In der Geschichte des Rheines nimmt aber doch der Mann eine merkwürdige Stellung ein, der in wechselvoller Tätigkeit konsequent immer den einen Gedanken ver-

[1] Jacobis Bericht vom 26. April 1819 Berlin St.A.

folgt hat, daß der Rheinstrom und die Schiffahrt auf ihm eine internationale, von den Verhältnissen der Uferstaaten unabhängige Angelegenheit sei. Sein Name ist vergessen, nur im Bonner Volkswitz lebt unauslöschlich die Erinnerung an den eiteln Koch, den die Laune der Revolutionszeit, weil er gut französisch parlierte, zum Präfekten und Generaldirektor gemacht hatte.

Dann war Jacobi ehrenvoll abberufen worden, als er mit seiner Konsequenzmacherei anfing geradezu schädlich zu werden. Der Anlaß hierzu ist für die Zustände auf dem Rhein besonders kennzeichnend[1]: Die Gebrüder Stinnes, Gründer einer der größten noch blühenden Reedereien, hatten sich von gemeinen Matrosen zu dem bedeutendsten Handlungshause im Clevischen emporgeschwungen. Ihnen allein, rühmte ihr Gönner, der Oberpräsident Vinke, sei die wichtige Ausdehnung des Kohlenabsatzes am Rhein zu danken. Von ihren 66 Nachen auf Ruhr und Rhein liefen 20 als die bisher größten Schiffe auf dem Strom. Anfangs fuhren sie die Steinkohle nach Holland; seit der Vereinigung Belgiens mit Holland war aber zum Schutz der Lütticher Gruben dort der enorme Eingangszoll von 13 fl. auf $1^1/_2$ t rheinische Kohlen gelegt. Sie erschlossen darauf den Oberrhein erstmals der Ruhrkohle und transportierten im Jahre 1819 bereits 2665177 Ztr. rheinaufwärts, von denen über 2 Millionen höher als Köln gingen[2]. Da Steinkohle keinem Umschlag unterlag, hatten sie schon bis Straßburg ihre Fahrten ausgedehnt. Um der im Oberlande bisher unbekannten Kohle überhaupt ein Absatzgebiet zu schaffen, waren die niedrigsten Frachten nötig, die Fahrt konnte sich nur rentieren, wenn die Kähne Rückfracht bekamen; daher lud Stinnes Getreide, hauptsächlich Hafer in Eltville, um den Mainzer Stapel zu vermeiden. Auch so begrüßt man am Oberrhein diesen endlich eröffneten Absatzweg für Getreide mit Freuden. Bei Köln ging es seit 1818 stapelfrei durch. Jacobi war schon sehr empfindlich, daß jene Milderung des Kölner Umschlags ohne sein Zutun vollzogen war; jetzt bestand er darauf, daß der Unterschied zwischen Groß- und Kleinschiffern, den schon in Wien jedermann für unzuträglich erklärt hatte, dem Prinzip zu Ehren gewahrt bleibe: Der größte Reeder des Rheins mußte „Kleinschiffer" bleiben, weil er nicht Mitglied einer Rangfahrt auf einer bestimmten Stromstrecke war. Jacobi veranlaßte selber, daß die Zentralkommission Stinnes jede Rückladung untersagte und ihn wiederholt, sogar wenn er nur Steine lud, anhalten ließ. Jacobi geriet darüber in eine bittere persönliche Korrespondenz mit den Oberpräsidenten Vincke und

[1] Das Folgende nach Berlin St.A. Rheinschiff. vol. 26.

[2] Im J. 1814, als sie damit begannen, 1205050 Ztr.

Solms-Laubach, denen die Notwendigkeit eines Kampfes, bei dem man sich selber verwunde, nicht einleuchtete. Es kennzeichnet den Mann, daß Jacobi ihnen vorhielt: „Er sei von je ein Feind aller Willkür gewesen und es sei Verderben, Willkür bei Untergebenen durchzulassen; überhaupt aber werde die Steinkohle nur durch eine vorübergehende Konjunktur vor dem Brennholz begünstigt und habe keine Zukunft.“ In seinem Trotze stimmte Jacobi jetzt mit den geschworenen Feinden Preußens dafür, daß die Umschlagsfreiheit für Kohlen wieder aufgehoben wurde.

Eine solche Prinzipienreiterei konnte der Handelsminister Bülow nicht dulden; er erklärte Jacobis Chef, Bernstorff: der Mann scheine ihm nicht befähigt seine Stelle auszufüllen; er hatte nicht übel Lust, die Firma Stinnes zu einer Regreßklage auf Schadenersatz gegen den übereifrigen Bevollmächtigten zu veranlassen. Jacobi mußte nun freilich seine Abstimmung zurücknehmen, da er aber bei jeder weiteren Erleichterung dieselben Schwierigkeiten erhob, berief man ihn doch bald darauf ab (1821).

An seine Stelle trat ein Mann ganz anderer Art, der Regierungspräsident von Trier, bald darauf von Köln, Delius. Bis auf den heutigen Tag ist sein Name in den Rheinlanden unvergessen, fast wie derjenige Vinckes in Westfalen; vielleicht hat kein Beamter soviel wie er dafür getan, hier preußische Gesinnung zu erwecken. Er war einst hervorgegangen aus Steins Zentralverwaltung, wie so viele der Tüchtigsten; der Diplomatie an und für sich fremd, überließ ihm doch binnen kurzem das Ministerium diese schwierigen Verhandlungen, die am Rhein selbst auch am besten geführt werden konnten, fast ganz, da es sie in den besten Händen sah. Denn Delius besaß, was in dem internationalen Diminutivkongreß der Zentralkommission von nöten war: heitere Überlegenheit und die Fähigkeit knapp abzubrechen, wo er sah, daß man nicht vorwärts kam. Seine Polemik richtete er immer so ein, daß er den anderen deutschen Staaten klar machte: er führe im Grunde ihre Sache. Wenn Jacobi ausfällig gegen die Interessenten und lehrhaft gegen die Handelskammern gewesen war, so stellte sich Delius mit beiden auf herzlichsten Fuß, er teilte ihnen offenherzig von Verhandlungen und Absichten mehr mit als mit diplomatischem Brauch vereinbar schien, aber er verlangte von ihnen auch, daß sie ihre Antworten „vom allgemeinen preußisch-rheinischen und nicht vom lokal-kölnischen Standpunkt gäben“. Das fiel nach dem alten Brauche auch den besten Männern Kölns sehr schwer, und Delius, der vor allem mit dem Kölner Handelsstand arbeitete, mußte in seinen Berichten doch auch recht unsanfte Worte über den Kölner Klüngel brauchen.

Delius' erster Erfolg war, daß sich nun endlich 1821 nach Verlauf

von fünf Jahren die Zentralkommission entschloß, die Beratung des definitiven Reglements wenigstens „zum Versuch" vorzunehmen. Beim Versuch blieb es auch; denn gleich über den ersten preußischen Artikel kam man nicht hinaus. Es sollte jetzt statt jusqu'à la mer heißen: jusqu'en pleine mer et vice versa. Die Niederlande, Frankreich, Baden beeiferten sich hierauf, eine neue völkerrechtliche Theorie vom Territorialmeer, d. h. dem Ebbe und Flut unterworfenen Mündungsgebiete, aufzustellen, womit sie dann noch die veraltete Bynkershoeksche Hypothese vom Küstenmeere bis auf Schußweite verbanden. Es wurde Delius nicht eben schwer, den Widersinn eines Territorialmeeres, das sich fortwährend verändert und eines Küstenmeeres, das von der jeweiligen Tragweite der Kanonen abhängig ist, darzulegen; eine historische Erörterung über den Ursprung der vermeintlichen Seerechte werde wohl Holland selber nicht angenehm sein, bemerkte er ironisch. Schon wurden die kleinen deutschen Staaten schwankend; selbst Nassau stimmte vorübergehend einmal für die preußische Fassung.

Die niederländische Regierung hatte unterdessen wieder den Versuch gemacht, durch eine Milderung des bestehenden Zustandes die wankenden Freunde zu befriedigen und festzuhalten. Auch hatte sich wie bei jedem übermäßigen Zolltarif gezeigt, daß er schädigend auf die, welche er schützen soll, zurückfällt. Die Transitzölle verscheuchten auch jene Durchfuhr, die man gern behalten hätte, und die Abnahme des Rheinverkehres, die Jacobi schon 1818 festgestellt hatte, dauerte fort. Die Manufakturwaren des bergischen Landes nahmen nur noch zum kleinen Teil den Weg über Holland, das westfälische Eisen war völlig verdrängt, die süddeutsche Wolle ging insgesamt über Hamburg; aber wir sehen auch, wie die Kolonialwaren und die Baumwolle von Le Havre und Hamburg nach dem Oberrhein gelangen; zum Rhein-Rhonekanal sollte jetzt bald der Rhein-Marnekanal treten, von dem man sich gerade als Transitstraße damals viel versprach. Auch die Projekte eines Kanals Minden-Wesel, sowie das wunderliche einer Lahn — Fuldaverbindung tauchten wieder auf; mit der Umgehung Hollands durch die Ems aber machte man Ernst. Hannover, das sonst mürrisch der Weserschiffahrt fast nur Schwierigkeiten bereitete, ließ sich bei dieser Aussicht die Vertiefung der Ober-Ems angelegen sein und Preußen betrieb eifrig die Kanalverbindung mit der Lippe. Sei der Kanal fertig, so sei auch der holländische Transit lahm gelegt, hieß es überall[1]. Freilich war die Handelsbewegung zwischen den Niederlanden und der Rheinprovinz diesen scheinbar außerordentlich günstig, die Einfuhr von hier nach der Rhein-

[1] De la navigation du Rhin. p. 25.

provinz belief sich auf 17 Millionen Thaler, die Ausfuhr nur auf 4 1/2 Millionen [1]; aber kluge Kaufleute sagten sich, daß diese günstige Bilanz mit einem viel zu geringen Gesamtumsatz erkauft war, und was den Holländern noch ärgerlicher war: sie kam fast allein Antwerpen zu gute. Man wollte wissen, daß sein Handel den der holländischen Seestädte schon fast ums doppelte überträfe.

Solche Erwägungen machten die Regierung geneigt, in einem neuen Zolltarif vom August 1822 die Zügel etwas zu lockern. Das Tonnengeld wurde insoweit gemildert, daß es gegen eine Abgabe von 12 1/2 Cts. pro Zentner abgelöst werden konnte. Wichtiger war, daß die Transitzölle ermäßigt wurden. Allein sie blieben Wertzölle, die kostspieligen Formalitäten blieben dieselben, und die Ermäßigung fiel ganz ungleichmäßig aus, je nachdem man die Durchfuhr heranziehen oder abstoßen wollte. So betrugen die Auflagen noch immer mindestens 6 1/2 % (nach anderen Rechnungen sogar 8 1/2 %) vom Wert, vom Wein 7 1/2 %, von Farbhölzern und Tabak 3 %. Bei den meisten anderen Waren war der Durchfuhrzoll auf 1 % des Wertes gesetzt; das wäre für die Elberfelder und Remscheider Industrie erwünscht gewesen, doch erhöhte sich die Abgabe durch die Nebenkosten, Plombierung u. dergl. doch wieder auf 2 % und den Schaden, den die Zollbeamten durch die grobe Art der Untersuchung anrichteten, schlugen die Kaufleute noch höher an. Alle Handelskammern aber stellten fest, daß Wolle und Roheisen auch 1 % Transitzoll nicht tragen könnten. Endlich waren die alten Durchfuhrverbote: Gewürze, Thee, Heringe, Salz geblieben. Mit dem letzten legte man der preußischen Regieverwaltung eine Steuer auf: die westfälischen Salinen langten nicht für den Bedarf der Rheinprovinz; gern hätte man englisches Salz bezogen, mußte es aber jetzt von den Holländern beziehen, die als Preis den Grenzwert erhoben, der durch die Transportkosten des Salzes aus dem Osten bestimmt war [2].

Preußen war sofort entschlossen, einen solchen Tarif nicht als Abschlagszahlung anzunehmen. Nach langen, unersprießlichen Debatten gab der holländische Bevollmächtigte, der mit Zähigkeit den beginnenden Rückzug Schritt um Schritt verteidigte, einige weitere Zugeständnisse. Sie verfielen sofort Delius' zersetzender Kritik: Der Waal allein sollte als Fortsetzung des Rheines gelten, aber man behielt sich zugleich die „Territorialmeertheorie vor", und noch 3 Jahre später versicherte eine Denkschrift des nieder-

---

[1] Delius an Merkens. Nov. 1823.

[2] Dies so wie das Folgende aus den Erhebungen, die die Regierung 1823 bei den Handelskammern und großen Firmen des Rheinlands anstellen ließ.

ländischen Ministers, daß der Waal bei Gorkum ende und die Meeresarme, welche den Zwischenraum zwischen dieser Mündung und dem Meere ausfüllten, in keiner Beziehung mit dem Flusse gleichgestellt werden könnten[1]. Ferner erbot man sich zu dauerndem Verzicht auf das Syndikat, das schon seit fünf Jahren aufgehoben war, zu dauernder Festlegung der Transitzölle nach dem Tarif von 1822, den Preußen gerade für unannehmbar hielt; die absoluten Transitverbote wollte man wenigstens etwas mildern. Selbst die reellen Zugeständnisse besagten nicht viel; denn eine Ermäßigung des Oktroi um 10 % unter den Konventionaltarif, der auf der deutschen Strecke erhoben wurde, wäre doch vor allem den holländischen Schiffern selber zu gute gekommen. Es wäre als wirklicher Vorteil nur die Abschaffung der Plombierung und die Unentgeltlichkeit der zollamtlichen Begleitung geblieben.

Delius lehnte das alles ohne weiteres ab, die anderen deutschen Uferstaaten aber waren wie 1818 so auch jetzt erfreut, daß Holland so guten Willen zeige. Bayern machte noch einen Versuch, etwas mehr zu bekommen: Schiffe von Uferstaaten, die mit Landesprodukten beladen seien, sollten vom Transitzoll frei bleiben, d. h. es wollte für Getreide, Wein und Rohtabak der Pfalz eine Erleichterung, Delius aber erklärte auch das von vornherein als ungenügend. Hierauf bemerkte Nassau: nach der Ablehnung auch dieser Vermittlung habe die Tätigkeit der Zentralkommission eigentlich ihr Ende erreicht. Zu allseitigem Erstaunen griff Preußens Vertreter diese Bemerkung des Gegners willig auf.

Delius erklärte kaltblütig, da sich ergeben habe, daß die Mainzer Versammlung nie zum Ziele gelangen werde, so halte auch er die Erneuerung eines aussichtslosen Versuches für unnütz; nachdem er die Erlaubnis seiner Regierung eingeholt, schied er aus der Kommission aus.

Dieser Diminutiv-Kongreß aber glaubte nun energisch vorgehen zu können; eine Majorität, die aus den Niederlanden, Frankreich, Nassau und Baden bestand, beschloß für sich: „Die niederländischen Anerbietungen seien der Art, daß sie in unveränderlicher und ebenso gerechter wie vorteilhafter Weise den Handel aller Nationen begünstigten; alle Forderungen des Wiener Kongresses seien damit erfüllt.“ Es zeigte sich sofort, daß diese Überhebung in sich zusammenfallen mußte, und daß es ohne Preußen, über den Kopf Preußens hinweg, eben nicht ging. Die niederländische Partei wurde ihres Pyrrhussieges nicht froh; sofort protestierten Bayern und Hessen gegen diese Kompetenzüberschreitung, in Baden aber kam in diesem Augenblick die richtige Erkenntnis des eigenen Vorteils zum Durchbruch, und es trat nun

[1] Treitschke III, 471.

mit aller Entschiedenheit auf die Seite Preußens über. In der Instruktion für den Berliner Gesandten Frankenberg sprach jetzt der Minister Berstett von den „Mißhelligkeiten, welche die Mißgriffe unseres Kommissars veranlaßten“, er erging sich in den lebhaftesten Ausdrücken der Dankbarkeit für Preußens bisherige Arbeit im Interesse aller Uferstaaten[1]. Er hatte dabei auch ein sehr berechtigtes weiteres Interesse: Baden vollendete damals die Rheinkorrektion nach den Plänen des genialen Tulla. Dieses Riesenwerk, das in seiner Fortsetzung den Rhein erst zu einer Wasserstraße für den Großverkehr gemacht hat, war von Baden, jedoch nur aus Landeskulturinteressen unternommen, und befangen in der falschen Vorstellung, daß der beschleunigte Wasserablauf den abwärts gelegenen Uferstaaten gefährlich werden müsse, waren diese anfangs alle gegen das große Werk eingenommen. Baden brauchte Preußens Zustimmung, wenn es auch nur eine schweigende war. Berstett instruierte den Gesandten, wie sich Baden geradezu in einer Notlage befinde; die Dämme zu erhöhen, wie man ihm wohl vorgeschlagen habe, nutze zu nichts, da von jeher die schlimmsten Überschwemmungen von den Nebenflüssen und Bächen, wenn sie vom Rhein her gestaut werden, kamen. Und er gab mit Bezug auf alle Rheinschiffahrts- und Rheinbausachen Frankenberg den Grundsatz an die Hand, den man wohl als den einer verständigen Selbsterkenntnis bezeichnen kann: „Er solle im Verkehr mit den preußischen Staatsmännern immer durchschimmern lassen, daß wir gegen große Mächte gern Deferenz haben und ihre Präponderanz anerkennen, daß wir sie aber als Großmütige denken, welche den Kleinen gerne Vorteile lassen, eben weil sie kleine Staaten sind und deren bedürfen.“[2] Die Zentralkommission hat schließlich jenen Beschluß stillschweigend annulliert, indem sie ihn gar nicht in ihre offiziellen Protokolle aufnahm[3].

Delius hatte die Kölner Handelskammer beruhigt, er habe nur zum Schein abgebrochen; gerade dadurch werde eine weitere Annäherung erzielt werden. Er war in seiner Stellung allerdings zu der Überzeugung gekommen, daß nicht alle Forderungen des rheinischen Handelsstandes durchzusetzen seien, aber er wollte womöglich keinen Schritt tun ohne Zustimmung, sicherlich keinen ohne Befragung der Interessenten. Selbst für die Durch-

[1] Instruktion für Frankenberg 16. Mai 1826. Karlsruhe St.-Archiv.

[2] Berstett an Frankenberg 1826 s. d. Karlsruhe St.-A.

[3] Daher fehlen bei Rau V gerade diese interessantesten und entscheidenden Vorgänge, während Protokolle und pro memorias der nächstvorhergehenden Sitzungen in üblicher Breite mitgeteilt sind.

fuhrverbote, deren Recht er nie zuzugestehen erklärte, könne man — war seine Meinung — unnachteilige Ausnahmen gestatten, z. B. für Abfälle und Tee, wenn man nur wesentliche Vorteile daraus erlange; so ließ er auch nie einen Zweifel darüber, daß sich die Transitzölle nur auf ein geringes Maß festlegen, aber nicht ganz abschaffen ließen, während der badische Minister jetzt zuversichtlich schrieb: „Bleibt eine andere Abgabe als der Oktroi auf der Durchfahrt, so wäre das traktatwidrig“ [1]. Am bedenklichsten schien ihm schließlich doch die Forderung der freien Durchfahrt. Auch hier fragte er sich, „welche wesentlichen Vorteile wir aus einer solchen, die niederländischen Nationalinteressen sehr nahe berührenden Befugnis zu ziehen imstande sein werden“. Aber er selber beantwortete sich diese Bedenken in seiner weitschauenden Weise: „So sehr die Ansichten über den praktischen Wert einer freien Durchfahrt auseinandergingen, so müsse doch immer das Recht, welches die Möglichkeit einer Konkurrenz begründe und dadurch gegen ungebührliche Behandlung sichere, von Wert sein, zumal man die Entwicklung der Handelskräfte und Verkehrsmittel nicht voraussehen könne. Verschieden sei die niederländische Regierung vom niederländischen Handelsstand; dieser halte mit seiner privilegierten Zwischenhand weit größere Vorteile fest als jene, die Konkurrenz der Bevorrechteten untereinander schwäche nicht den Korporationsgeist, und am Ende blieben auch der Regierung noch mehr indirekte Mittel der Begünstigung hier, der Beschränkung dort. Daher könne dauernd nur die internationale Konkurrenz helfen.“

Die Umfrage, welche die preußische Regierung im Dezember 1823 bei den Handelskammern und einzelnen Großfirmen unternahm, ergab jedoch nicht diejenige Einheit der Anschauungen, welche man vorausgesetzt hatte [2]. Aachen verhielt sich ganz gleichgültig. Die Elberfelder, welche eben jetzt großartige, auf die Dauer freilich nicht vom Glück begünstigte Anstrengungen machten, vermittelst der „Westindischen Kompagnie“ den Handel nach Mittelamerika zu organisieren, erkannten schon die bisherigen Ermäßigungen des niederländischen Tarifs an und begehrten nur Übergang zum Gewichtszoll und Erleichterung der Kontrolle, die freie Seefahrt schien ihnen möglich: „Gehen Schiffe von Amerika bis Vegesack, so werden sie auch bis Köln kommen“, aber die erleichterte Umladung in Rotterdam erschien ihnen weit wichtiger. Die niederrheinischen Städte Düsseldorf und Duisburg waren

[1] Berstett an Frankenberg a. a. O.

[2] Gutachten der Westindischen Kompagnie und der Firmen Simons Erben und Frowein, der Handelskammern Aachen, Köln, Düsseldorf, Duisburg, sowie des dortigen Wasserbauinspektors Maaßen, der Firma Fr. W. Hasenclever-Remscheid, dazu die eingehende Korrespondenz von Merkens und Delius.

noch skeptischer gegen die freie Seefahrt, die doch nur bei einer Vertiefung des Rheines, welche die Niederlande immer hintertreiben würden, möglich sei; die bisherigen Tarife aber erschienen ihnen schlechterdings unerträglich. So kämpfte die Kölner Handelskammer fast allein für die freie Seefahrt. Eine wesentliche Unterstützung fand sie nur in der größten Exportfirma der Rheinlande, die diesen Rang von der Mitte des achtzehnten Jahrhunderts bis zur Gegenwart behauptet hat, Fr. W. Hasenclever in Remscheid. Aus ihren eigenen Erfahrungen setzt sie die ungeheuren Vorteile eines direkten Verkehrs auseinander. Erst kürzlich hatte ihr ein von Lima kommender Kapitän eines kleineren Seeschiffes angeboten, für sie in Köln zu laden. „Jetzt aber muß alles nach Holland, bloß um den Holländern die Taschen zu füllen und mit ihrer großen Schere gekniffen zu werden" — fügte sie mit einem echt Remscheider Bilde hinzu. Unermüdlich drängte und bat mit jenen Übertreibungen, wie sie dem vorwärts strebenden Interessenten stets erlaubt sind, die Kölner Handelskammer unter der Führung von Merkens. Der Grundgedanke, den sie hervorhob, war immer: „Nur mit der freien Durchfahrt kann das westliche Deutschland wieder den Handel erster Hand an sich ziehen; erst wenn Köln wieder seine Waren direkt aus Amerika bezieht, ist das Gleichgewicht hergestellt. In Köln wird dann ein zweites Amsterdam für Süddeutschland entstehen und der unnatürliche Zustand beendet, daß dieses jetzt rechts von Frankreich, links von den Hansestädten versorgt wird, während der Rhein brach liegt." Sie beruft sich nicht nur auf die Traditionen des Mittelalters, sondern erinnert auch daran, daß bis zum Jahre 1806 die Festung Wesel mit Getreide aus den preußischen Ostseehäfen proviantiert wurde, daß Napoleon 1809 ein Kriegsschiff von 8 Kanonen bis Mainz gesandt habe. Eine Tiefe des Fahrwassers von 10' schien ihnen für den Seeverkehr ausreichend, da sie, absichtlich optimistisch, auch für die Zukunft an eine Bevorzugung kleiner Fahrzeuge für denselben glaubten. Wie es dem Schiffer, wenn er erst einmal durch den Kanal sei, auch jetzt gleich sei, ob er seinen Kurs auf Amsterdam oder Hamburg richte, werde er künftig auch ohne Mehrkosten nach Köln fahren. Ausnahmsweise hatte die Kölner einmal die heilsame Selbsterkenntnis ergriffen, daß sie selber in ihrer Wirtschaft hinter der Zeit zurückgeblieben seien: „Mit dem erweiterten Geschäftskreise", schrieben sie, „wird sich auch unser Gesichtskreis erweitern, neue Ideen werden geweckt, schlummernde Kräfte werden entwickelt, Verbindungen, welche man bis jetzt nicht einmal ahnte, werden angeknüpft werden, und an Stelle des dürftigen Speditions- und Zwischenhandels, womit der Handel der Rheinlande sich zwei Jahrhunderte lang hinschleppen mußte, wird eine ganz neue

Art kaufmännischer Betriebsamkeit sich entfalten, welche die ganze zivilisierte Welt umfaßt". Dazwischen aber meldete sich doch die alte pessimistische Stimmung: Mit der Aufhebung des Stapels verliert Köln die Spedition und aus ihr ein Einkommen von mehr als einer Million Frank. Das muß der direkte Handel ersetzen; ohne künstliche Begünstigung vermag es dies nicht; denn es liegt Holland zu nahe, um sich natürlich halten zu können.

Delius, der sich, wie wir sahen, im übrigen der Kölner Ansicht anschloß, wollte diese Verzagtheit nicht gelten lassen, aber schon vorher hatte er Merkens eine bündige Zusicherung gegeben, wie er sich die weitere Beschützung Kölns denke: „Fällt der Stapel, so soll dafür eine erfolgreiche Begünstigung des Zwischen-Transits vor dem direkten Transit stattfinden. Vielleicht gelingt es mir, die Tarifumlegung auf dem preußischen Niederrhein ganz zu vermeiden." Es sollte also, durch Verzicht auf die preußischen Oktroi-Einnahmen bis Köln, der Spedition dieser Stadt Vorschub geleistet werden. Das Interesse der alten Stapelstadt hat noch einmal damit eine Reform einleiten lassen, die für die Zukunft fast die wichtigste unter allen werden sollte.

Wollte man die preußische Regierung festhalten bei der Vertretung der freien Durchfahrt, so mußte man, wie die Dinge standen, eine Probe für diese selber ablegen. Man wartete in Köln noch einige Jahre, bis der Abschluß der Verhandlungen mit Holland und die Aufhebung des Stapels unmittelbar bevorstanden, Merkens schenkte seinen Kollegen keine bittere Wahrheit, er bewies ihnen, daß Köln im Grunde froh sein müsse, den Stapel loszuwerden: „Erbschaften und Privilegien haben niemals durch eine Reihe von Generationen hindurch dauernden Wohlstand gegeben; sie machen bequem, wie die Erwerbung selbst bequem ist. Die Bequemlichkeit artet in Faulheit aus und die Produktion gerät ins Stocken. Nur die Produktion kann Reichtum geben. Beim Stapel aber produzieren wir gar nichts. Was er den Handelsstand gewinnen läßt, ist Handlangerlohn, der ohne Not und mit Widerwillen bezahlt wird. In Köln erringt die Meisterschaft, wer die Subalternität zu verlassen nicht den Mut hat." Natürlich erklärte er, so freimütig zu sprechen, „weil wir unter uns sind"; denn dieselben Anklagen von Fremden ausgesprochen, nahmen die Kölner übel auf. Man beschloß, eine Deputation nach England zu senden, um die dortigen Absatzverhältnisse und die Möglichkeiten einer direkten Verbindung zu studieren. Während die bergischen Fabrikanten schon längst in England und allen Teilen Amerikas zu Hause waren, fand sich damals bezeichnender Weise in Köln nur ein einziger, eben zugezogener Kaufmann, der in England ge-

wesen war und englisch verstand, Hölterhoff, derselbe, welcher den Handel mit Wildhäuten, den ersten selbständigen Handelszweig Kölns, hierher gezogen hat. Der Hafeninspektor Nollens und der Gründer des Oberhausener Werkes, Lueg, schlossen sich ihm an. Der Bericht, den die Deputierten von ihrer Entdeckungsfahrt nach England erstatteten, gehört zu den interessantesten wirtschaftsgeschichtlichen Dokumenten, und es wäre zu wünschen, daß Kommissionen unserer Zeit ebenso frisch und ohne Voreingenommenheit englische Dinge betrachtet hätten. Sie konnten über den ersten energischen Aufschwung der Dampfschiffahrt berichten, sie machten in Liverpool die erste Eisenbahnfahrt Stephensons mit, sie beobachteten bei Hull, wo sie selber bei den Kaufleuten, die ihre altgewohnten Beziehungen nicht um neuer ungewisser willen gefährden wollten, nur Ablehnung fanden, den Bau eines neuen Konkurrenzhafens, sie staunten die Leistungen der Maschinen an, vor allem aber interessierten sie Huskisson lebhaft für ihr Anliegen, sie veranlaßten auch eine englische Schrift, durch die auf die Bedeutung einer regelmäßigen direkten Schiffahrt aufmerksam gemacht wurde. So lange bemühte sich seit jenem verfehlten Antrag Clancartys England um die Beteiligung an der Rheinfahrt; noch vor kurzem hatte Delius den Mitgliedern der Zentralkommission auf den Kopf zugesagt, daß die Niederlande sie nur durch die England-Furcht, einen Rest des Kontinentalsperren-Systems, gegen die Forderung der freien Durchfahrt zusammenhielten; aber als jetzt die Kölner Deputierten Ladung für eine kleine Brigg „Joseph und Anna" suchten, brachten sie dieselbe doch nur mit Mühe und nicht vollständig bei englischen und Kölner Kaufleuten auf. Der Versuch der Schiffahrt gelang ganz wohl; die niederländische Regierung, die sich wohl hütete, in diesem kritischen Augenblick das Odium, das auf ihr lastete, zu vermehren, erlaubte gegen Entrichtung der Transitabgaben die Durchfahrt; die genaue Kalkulation der Kosten ergab aber einstweilen nur einen geringen Vorteil. Immerhin sagte man sich, daß auch dieser genüge, um wenigstens die Alleinherrschaft der holländischen Kaufleute in Schach zu halten. Man sah auch später, als die Hoffnungen auf die freie Seefahrt sich bedeutend einschränkten, sie doch mit gutem Recht als ein Sicherheitsventil an, das unentbehrlich ist, auch wenn es nicht in Wirksamkeit tritt. Darum bemühte sich Delius in Gemeinschaft mit Sack, der den darniederliegenden Verkehr seiner neuen Provinz Pommern zu heben und womöglich mit dem seiner alten Heimat in Verbindung zu setzen suchte, um eine direkte See-Flußschiffahrt von den Ostseehäfen nach Köln ins Werk zu setzen — alles Pläne, die erst in einer späteren Zukunft reiften, die aber auch, als sie entstanden, nichts Phantastisches an sich hatten, die nur deshalb in den

Hintergrund gedrängt wurden, weil mit dem Wegschieben des Riegels sich der nähere Verkehr in ungeahnter Weise entwickelte und die Wünsche befriedigte.

Ehe es zu diesen Versuchen kommen konnte, hatten sich die Verhältnisse beträchtlich zu Gunsten der preußischen Auffassung verschoben. Unter Scheingefechten stellte die niederländische Regierung den Rückzug an. Die Volksstimmung in den Niederlanden war freilich nach der Zurückweisung der österreichischen Noten im Jahre 1826 gehobener wie je, aber die Staatsmänner mußten sich doch sagen, daß sie, jetzt nur noch allein von dem nicht ganz uneigennützigen Frankreich unterstützt, allmählich den Boden unter den Füßen verlören. Sie versuchten es wieder einmal mit einem Anerbieten, das nach etwas aussah, ohne etwas zu sein: sie erboten sich unter Berufung, daß schon einmal in Wien der Leck als Hauptmündung des Rheins bezeichnet war, diesen freizugeben und nur noch mit dem Oktroi zu belasten[1]. In Berlin glaubte man wirklich einige Monate lang am Ziele zu sein. Bernstorff, dem alten und kränklichen Leiter der preußischen Politik, war es gewiß nicht zu verdenken, wenn er dem badischen Gesandten voll Freude erklärte[2]: Er werde den Moment der Beilegung als einen seiner glücklichsten betrachten, der ihn von einer Last seiner Amtsführung befreie; die Hauptsache sei jetzt entschieden; ob der Leck schiffbar sei, müßte die Untersuchung freilich lehren. Er bekannte offen, daß die Niederlande mehr durch die eigene Notlage als durch die dringenden Ansprüche der großen Mächte bewogen seien; sie hätten Frankreichs Eigennutz eingesehen, das sie nur bestärkt habe, um nach und nach den ganzen Handel unter seine Kontrolle zu ziehen.

Daß Holland in allen wesentlichen Punkten nicht nachzugeben gedenke, bewies übrigens die gleichzeitige offiziöse Schrift op den Hoof's „Over Rijnvaart“, in der, nur in der Form gemäßigt, die holländische Theorie vom Binnenmeere und die Bynkershoek'sche Hypothese verteidigt, der ganze Verlauf der Angelegenheit vom Wiener Vertrag an geschickt juristisch zu Hollands Gunsten dargestellt war. Auch ein zweites Anerbieten der Niederlande[3] fügte dem Leck nur ein Stück des Waals unter Vorbehalt jenes seltsamen „Binnenmeeres“ hinzu. Die Befürchtungen, daß Preußen doch um des lieben Friedens willen nachgeben werde, waren im Jahre 1827

[1] Note vom 10. September 1826.

[2] Frankenbergs Bericht 12. Dezember 1826. Karlsruhe St.-A.

[3] Note vom 1. Mai 1827.

im Rheinland allgemein. Nochmals vereinbarten wie früher, nachdem das kleinstädtisch gewordene Mainz lange geschwiegen, Köln und Mainz eine Denkschrift gegen das holländische Anerbieten; bei der internationalen Wichtigkeit der Fragen ließen sie sie zugleich in 3 Sprachen erscheinen[1]; es ist die wichtigste und reichhaltigste der aus diesem Lager erschienenen Äußerungen. Es machte doch großen Eindruck, daß die gesamte Provinz, deren neu geschaffenes Organ, der Provinziallandtag, noch wenig Gelegenheit gehabt hatte, sich bemerklich zu machen, einmütig und entschieden auf den Standpunkt Kölns trat und erklärte: „Erst dann kann die Bestimmung des Rheins als Welthandelsstraße erfüllt sein, wenn die Wimpel aller Nationen das zu hoher Regsamkeit wieder erwachte Rheinvolk begrüßen." Den Ausschlag aber gab doch der Nachweis, daß schon seit 1743 in Holland selbst bestimmt war, daß dem Waal zwei Drittel, dem Niederrhein ein Drittel des Wassers zugeteilt werde, daß nach Abzweigung der Yssel dem Leck tatsächlich nur ein Fünftel bleibe und daß er an seichten Stellen nur 2½—3' Tiefe habe.

Die Besorgnisse wiederholten sich, als sich im nächsten Jahre, 1828, bestimmte Nachrichten verbreiteten, daß den Niederlanden außer dem Oktroi noch eine feste Gebühr statt des Transitzolles zugestanden und die freie Durchfahrt nur den Bewohnern der Rheinuferstaaten eingeräumt werden solle. In einer Immediateingabe an den König verwahrte sich die Stadt Köln hiergegen, sie appellierte an die Ehre Preußens, wenn etwa gar die Schiffe der preußischen Ostprovinzen vom Rhein ausgeschlossen werden sollten und behauptete, daß man statt der alten rechtswidrigen nur eine neue rechtsgültige Abhängigkeit eintausche. Und Merkens hatte nicht Unrecht, wenn er zu Delius bitter bemerkte: Wenn man nur den Rheinschiffen die Fahrt ins Meer erlaube, heiße das so viel, als wenn man von einem Schaukelpferde verlange, daß es auf eigenen Füßen laufe. Der beste handelspolitische Erfolg, den Preußen soeben erlangt hatte, der Schiffahrtsvertrag mit England, durch den es Bresche in das System der Navigationsakte gelegt hatte, wurde dadurch für die Rheinlande unbenutzbar, da England darin nur Schiffe zuließ aus Häfen, in denen Reziprozität gewährt wurde. Das konnten nun die Rheinhäfen nicht sein, und Holland galt nicht als Vorhafen. Die Antwort fiel nach dem milden Brauch jener Tage freundlich beschwichtigend aus: „Man sei über das Interesse der Untertanen längst informiert." Der Finanzminister Motz aber, der durchaus im Einverständnis mit Delius verfuhr, war entschlossen, jetzt endlich einen Streit zu beenden,

[1] De la navigation du Rhin. Cologne 1827.

der seit 14 Jahren die ganze Volkswirtschaft des Westens lähmte, der beigelegt werden mußte, wenn nicht nur die westliche Hälfte Preußens, sondern auch das süddeutsche Hinterland zur freien Entwicklung ihrer Kräfte kommen sollten.

Preußen allein schloß diesen Vertrag; die Zentralkommission mochte ihn prüfen und annehmen. Auch das war ein wichtiger diplomatischer Erfolg. Baden hatte Ende 1826[1] nochmals den schüchternen Vorschlag gemacht, die Verhandlungen durch die Gesandten der beteiligten Staaten am Bundestag führen zu lassen, aber Bernstorff hatte das entschieden zurückgewiesen, und gewiß nicht nur, wie der Gesandte Frankenberg meinte, „weil in Berlin die Meinung herrsche, Österreich habe alle Bundesstaaten in der Tasche". Preußen hatte vielmehr in diesen 15 Jahren gelernt, was es bedeutet, handelspolitische Geschäfte von vielköpfigen Versammlungen führen zu lassen. Der Grundsatz war bei Motz gereift, der nachher auch der des Zollvereins geworden ist, daß Handelsverträge von Preußen allein verhandelt und abgeschlossen würden und alsdann den anderen zur Annahme oder Ablehnung vorgelegt würden.

Im Grunde war das, was Motz jetzt den Niederlanden zugestand, doch dasselbe, was Preußen von Anfang an geboten hatte: das „droit fixe", der Zuschlag zum Oktroi, war jener „Sundzoll" nach dem Gewichte, den es statt des Transitwertzolles vorgeschlagen; und daß Preußen es England überlassen konnte, seine Angelegenheiten mit den Niederlanden allein zu ordnen und nicht bloß in Empfang zu nehmen, was Preußen für sich und die Rheinstaaten erwirkte, verstand sich fast von selber. Ein bedeutsamer Erfolg von Motz war aber namentlich, daß er Holland zum Verzicht auf seinen Binnenmeeranspruch bewog, daß nicht nur sämtliche Rheinmündungen der Durchfuhr freigegeben wurden, sondern, was wichtiger war, daß die Schiffahrt bis Antwerpen ebenso behandelt wurde. Hiermit namentlich machte er den Kölnern den Vertragsentwurf etwas schmackhafter. Großartig und in Nebenfragen etwas leichtsinnig freigebig, wie Motz war, veranlaßte er auch den König, der Stadt Köln volle Entschädigung für ihre Verluste zu versprechen, und die Kölner Handelskammer wandte sich daher sofort der angenehmen Aufgabe zu, eine lange Liste von Wünschen aufzustellen. Bescheiden war sie gerade nicht: eine große privilegierte Handelsmesse, Aufhebung des Oktrois bis Köln, Verminderung des Landtransits auf den Straßen bis Köln, womöglich auch Hafenbauten seitens des Staates,

[1] Frankenbergs Bericht 12. Dezember 1826. Karlsruhe St.-A.

wie es Baden, das man jetzt der Regierung als Muster vorhielt, in Mannheim getan habe. Delius war wenig zufrieden mit der allzu zarten Behandlung der Kölner. Der Magistrat tat auch jetzt trotz seiner Mahnungen schlechterdings nichts für den Hafen, die großen Einnahmen, die aus dem Umschlagsrecht herflossen, verschwanden im allgemeinen Stadtsäckel und der Zustand der Ausladevorrichtungen in Köln war am ganzen Rhein berüchtigt.

Noch hatte man fortwährend in Süddeutschland geglaubt, daß trotz aller Versicherungen in der Zentralkommission Preußen den Kölner Stapel dauernd beibehalten wolle. Noch 1826 mußte Bernstorff dem badischen Gesandten feierlich versichern, daß Preußen ihn loyal nur als einzig mögliches Kampfmittel ansehe. Traf doch der Stapel das Hinterland besonders. Nach den großen Erleichterungen des Jahres 1818 war mit dem Kölner Umschlag alles beim alten geblieben, und wie immer zeitigte eine halbe Maßregel allerlei Wunderlichkeiten. Der Hafenkommissar klagte 1826 über die widersinnigen Konsequenzen, die sich täglich häuften. Töpfe z. B. gingen stapelfrei durch, Pfeifen in derselben Ladung mußten umgeladen werden. Noch immer wurde von Zündorf nach Mülheim der Stapel viel umfahren, der innere Verkehr ging überhaupt meist auf der Achse. Der Hafenkommissar beantragte, wenigstens diesen freizugeben. Weit ängstlicher noch verfuhr man in Mainz[1]. „Nur die Taktik der Interessenten hatte sich gegen früher geändert", bemerkt Eckert, „indem sie nicht mehr die Nützlichkeit des Stapels hervorhoben, sondern sich bei seiner Handhabung einfach hinter das nun einmal bestehende und immer noch nicht aufgehobene Recht verschanzten." Hier blühte denn auch die Eifersucht gegen Frankfurt, dem Solms-Laubach die alten Vorrechte bestätigt hatte; nur ungern gab man den kleinen formalen Verbesserungen und Erleichterungen nach, die vom Oktroi-Inspektor verlangt wurden, und selbst die Schweizer Lauertannen, die zu allen Zeiten frei durchgegangen waren, suchte man im Einverständnis mit dem hessischen Ministerium jetzt vorübergehend dem Umschlag zu unterwerfen. Das Umfahren des Stapels von Hochheim bis Biebrich wurde wieder schwunghaft betrieben und es war gut kleinstaatlich gedacht, daß Hessen, um seinen Untertanen doch auch den kleinen Gewinn aus dem Umfahren nicht entgehen zu lassen, jetzt selber allen Protesten von Mainz zum Trotz den Flecken Kostheim zu begünstigen und Hochheim als Ladeplatz zu verdrängen suchte. Darüber kam es auch wieder einmal zu einer Klage von Nassau gegen Hessen beim Bundestage; ja, es kam zu

[1] Hierüber eingehend Eckert 115 ff.

Gewaltmaßregeln: Im Jahre 1824 wurden die nach Mainz fahrenden Schiffer in Caub festgehalten und jedes Schiff von 4 Feldschützen bewacht[1]. Auf die Anfrage der Mainzer, was zu tun sei, rieten die Kölner Kollegen[2]: Da die Behörden gegen den Kostheimer Umschlag nicht vorgingen, bleibe nur das harte und beschwerliche Mittel der Konkurrenz. Mainz solle mit einer erheblichen Verringerung der Frachttaxen und mit einer Verminderung der Rechte der Rangschiffer vorgehen. Sei der Stapel einmal aufgehoben, dann würden Biebrich, Hochheim und Kostheim kaum noch als Häfen bestehen können, dann müßte aber auch Mainz seine Krahneneinkünfte nicht mehr als feste Revenue, sondern als einen gebührenden Arbeitslohn und nichts mehr betrachten. Gerade am Stapel aber hielten ja die Mainzer Kaufleute oder Spediteure als ihrer Nahrungsquelle, auch jetzt wie früher waren sie eifriger als die Schiffer, die schließlich fuhren, wohin sie Fracht bekamen. Nur Baden hob nach dem Umschwung seiner Stellung 1827 den Stapel von Mannheim aus eigener Bewegung auf. So war das Umschlagsrecht kurz vor seinem Erlöschen so lästig, als es nur je gewesen, der gehässige Charakter eines Privilegs für zwei Städte trat immer noch so deutlich wie je hervor, und wie die Klügsten unter den Kölnern über dieses Privileg urteilten, wenn sie unter sich waren, haben wir an den Reden und Briefen von Merkens gesehen. Preußen als Staat aber gab mit dem Stapel nichts auf.

Alles war zur Unterzeichnung des Vertrages bereit, als die belgische Revolution ausbrach und der niederländische Staat wieder in seine zwei Hälften zerfiel. Für die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands ist das, wie sich schon nach wenigen Jahren herausstellte, vom größten Vorteil gewesen: man besaß jetzt auf dem Wege zum Meere zwei auf einander eifersüchtige Konkurrenten, die sich beide bemühen mußten, den deutschen Verkehr durch Vorteile, die sie ihm gewährten, an sich zu ziehen; die Überlegenheit des alleinigen Besitzers der Seeküste, der dem Hinterland seine Bedingungen diktieren konnte, hatte ein für allemal ihr Ende. Die nächsten Folgen aber waren dennoch sehr unliebsamer Art, und da Kaufleute in ihren Kundgebungen gewöhnlich nur mit den nächstliegenden Konjunkturen rechnen, waren die Klagen allgemein. König Friedrich Wilhelm III. aber empfand die Einbußen des nahverwandten oranischen Hauses fast wie einen persönlichen Schmerz. Der handelspolitische Zank hatte kaum je bis an ihn herangereicht, und auch die zünftige Diplomatie hatte ihn als unausbleibliche

[1] Mitteilung der H.-K. Mainz an Köln.

[2] Köln. H.-K.

nachbarliche Reibung mit in Kauf genommen, das gute Gesamtverhältnis war dadurch kaum berührt worden; jetzt war der König entschlossen, den Oraniern Gefälligkeiten zu erweisen, während zu solchen gegen den zweideutigen belgischen Revolutionsstaat gar kein Anlaß vorzuliegen schien. Schon aber war, wie wir gesehen, Antwerpen der wichtigste Platz für die Rheinlande geworden, sogar eine bescheidene direkte Schiffahrt hatte sich dahin von Köln aus entwickelt. Die Meinung, „daß ohne Konkurrenz Antwerpens doch alles umsonst sei", war allgemein und man wollte sich nicht eingestehen, daß Preußen unter den gegenwärtigen Umständen nicht mit Holland über Rechte Belgiens abschließen könne. So erregte es denn in Rheinland die größte Bestürzung, als am 31. März 1831 von der Mainzer Zentralkommission der Vertrag genehmigt wurde, durch den für Belgien über eine Beteiligung an der freien Rheinschiffahrt nichts ausgemacht wurde. Delius gab sofort der Kölner Handelskammer die Erklärung: „Das getrennte Belgien gehört nicht zu den Rheinuferstaaten; es konnte also auch für dessen Handelsschiffahrt auf dem Rhein nichts ausbedungen werden. Forderungen dieser Art würden zum Abbruch der Unterhandlungen und zu sehr bedenklichen politischen Folgen geführt haben. Jedoch ist das unabweisliche Bedürfnis der rheinischen Schiffahrt nach freier Mitbenützung der Wasserstraßen, die aus den Binnengewässern des Rheins und der Schelde gebildet werden, in den Schlußverhandlungen sehr bestimmt ausgedrückt und dessen Befriedigung vorbehalten worden. Die Regierung der Niederlande hat sich bereit erklärt, nach Regelung der belgischen Streitsachen über diesen Gegenstand Vereinbarungen zu treffen. Auch fehlt es der preußischen Regierung nicht an Mitteln, ihren Vorbehalt geltend zu machen."

Delius wußte gut genug, wie wenig ein solches allgemeines Versprechen besagte, und wie wenig man in Berlin, des langen Streites müde, geneigt war, sogleich einen neuen zu beginnen. Er schlug daher den etwas bedenklichen Weg ein, seine Vertrauensmänner zu einer Agitation anzuspornen, um das Ministerium rascher vorwärts zu drängen. In jener Zeit einer minder straffen Zentralisation der obersten Behörden beanspruchten die hohen Provinzialbeamten so etwas noch als ihr gutes Recht. Er schrieb nach Köln: „Jedenfalls wird es mir ganz recht sein, wenn einige rheinische Handelskammern Seiner Majestät ihre Besorgnisse vortragen, Prinz Wilhelm um Empfehlung bitten und dadurch auf eine möglichst baldige definitive Regulierung wegen des Vorbehalts hinwirken wollen. Vorsicht ist allerdings bei den entgegenstehenden Interessen *sehr* zu wünschen." Vorsicht übte die Handelskammer Köln allerdings nicht, sondern benützte den ihr von Delius ausgestellten

Freibrief zu den heftigsten Klagen und Ausfällen: „Für uns bedurfte es nicht des zu den Wolken dringenden Jubels der ganzen holländischen Nation über die Bombardierung der Antwerpener Warenniederlagen, um uns zu vergewissern, daß an dem holländischen Nationalcharakter die höhere Zivilisation erfolglos vorübergegangen ist. Einstweilen sind wir den Holländern wieder anheimgegeben wie ehemals, als Antwerpen uns nicht zur Hilfe kam." Sie wünschte die Ratifikation des ganzen Vertrages ausgesetzt, bis die Scheldefrage erledigt sei. — Davon konnte nicht die Rede sein. Eindruck aber haben diese Forderungen doch gemacht; sie leiteten eine neue Phase der Schiffahrtspolitik ein.

In Köln verloren angesichts der vollendeten Tatsache die besonnenen Leute völlig das Steuer aus der Hand. So oft man es auch vorher gesagt hatte, so unbegreiflich war doch der Mehrzahl der Spediteure die Aufhebung des Stapels, die sie „brotlos machte", d. h. nötigte, sich produktiveren Handelszweigen zuzuwenden. Auch in einer amtlichen Schätzung[1] nahm man an, daß Köln wahrscheinlich drei Viertel seiner Spedition verlieren werde, und um nur noch den Rest zu behalten, müsse es seine verwahrlosten Hafenanlagen auf den Fuß von Mannheim setzen. Man nahm für den Augenblick mit Recht an, daß sich die Abneigung Hollands gegen Köln kehren würde, während Mainz durch seine Teilnahmlosigkeit und Indolenz sich in den Augen der Holländer Verdienste erworben habe, die es jetzt selber geschickt zu seinem Vorteil geltend mache, daß endlich auch die Oberdeutschen die Stadt, die sie so lange ausgebeutet hatte, vermeiden würden. Die Kölner standen dem Kommenden anfangs fassungslos gegenüber. Als Delius mahnend fragte, was denn bisher geschehen sei, um der Umänderung entgegenzugehen, entluden sie den Groll nur in wilden Eingaben an den König und die Regierung, in denen sie kühnlich behaupteten, die königlichen Versprechungen hätten sie in Vertrauen eingewiegt. Sie wagten es, in einer unmittelbaren Eingabe an den König zu schreiben: „In Köln sei die allgemeine Volksansicht, man wolle Köln absichtlich ruinieren; und noch schlimmere Gerüchte, die sie nicht wiederholen wollten, gingen um; sie verlangten völlige Entschädigung, die sie fordern könnten, wo es sich um Aufhebung eines Privilegs handelte." Der Oberbürgermeister verstattete sich sogar die leere Demonstration, am Tage der Aufhebung des Umschlags ihn nochmals von den landenden Schiffen zu verlangen. Nachdem man sich 15 Jahre lang in Äußerungen von preußischem Patriotismus nicht hatte genug tun können, zog man jetzt wieder einmal

[1] Bericht des Hafenkommissars. Köln. H.=A.

das Register des Preußenhasses auf. Manches war dabei wohl Berechnung: Trotziges Überfordern half bisweilen auch schon, ehe es Parlamente gab. Delius, der noch eben der Handelskammer das Zeugnis ausgestellt hatte, daß ihre konsequente Opposition in diesem fünfzehnjährigen Kampfe von größtem Nutzen für die Sache gewesen sei, war außer sich.

Die klugen und kalten Köpfe im Ministerium, Maaßen und Eichhorn, wollten der Stadt überhaupt keine Entschädigung gewähren: an Magdeburg habe man es gesehen, daß die Aufhebung des Stapels den Handel des Platzes nicht nur nicht geschädigt, sondern bedeutend gehoben habe. Delius schlug nach seiner Kenntnis der Kölner vor, ihnen nicht eine bare Entschädigung zu geben, sondern eine Zinsgarantie für eine große Anleihe, mit der sie ihre Finanzen ordnen, vor allem ihren Hafen bauen sollten. Allein König Friedrich Wilhelm III. glaubte sich durch seine Zusage von 1829 gebunden; er wollte lieber mit Opfern die Gemüter in der rheinischen Hauptstadt beschwichtigen[1]. Dem Handel konnte man helfen, indem der Staat zu Gunsten Kölns auf einen Teil des Oktrois verzichtete, die Stadt konnte man entschädigen. Sie hatte auf die bequeme Sinekur der Umschlagsgebühren ihre Finanzen großenteils begründet. Napoleon hatte diese einst zur Staatskasse eingezogen, Preußen aber alsbald wieder der Stadt, deren eifrige politische Unterstützung so erwünscht war, überlassen. Der Rohertrag belief sich auf 93 225 Taler, der Reinertrag auf 62 300 Taler. Der Staat billigte jetzt der Stadt einen Jahreszuschuß von 50 000 Taler bis zur Gesamthöhe einer halben Million zu. So schnitt Köln bei der Liquidation der Vergangenheit noch gut genug ab. Mainz erhielt natürlich für seinen Stapel keinen Pfennig Entschädigung.

Die Rheinschiffahrtsakte vom 31. März 1831 brachte nun endlich die Ausführung der Bestimmungen des Wiener Kongresses. Sie ergänzt jene eine verhängnisvolle Lücke der Wiener Akte, bewegt sich aber im übrigen genau in den von ihr vorgezeichneten Bahnen. Die Entscheidung des Hauptstreitpunktes war gebührend an die Spitze gestellt: Waal und Leck wurden gleichzeitig als Mündungen des Rheines bezeichnet, die Benutzung des wichtigsten Seekanales den Deutschen zu gleichen Bedingungen wie den Niederländern selber zugesichert, und auch der Fall, daß andere Mündungsarme die wichtigeren würden, vorgesehen. Die Aus- und Einfahrt von Schiffen, die Eigentum der Untertanen der Uferstaaten und zur Rheinschiffahrt gehörig sind[2], soll von jeder Umladung frei sein. Damit

[1] Berlin. St.-A. Rheinschiff. Aufhebung des Stapels.

[2] D. h. von Schiffern, die für solche patentiert sind, geführt werden.

verzichtete Preußen allerdings auch auf die Seeverbindung der Rheinhäfen mit seinen eigenen Ostprovinzen und mit den Hansestädten. An Stelle aller Transitabgaben trat das droit fixe, die festbestimmte Abgabe, die vom Zentner bei der Bergfahrt 13¹/₄ Cts. niederländisch, bei der Talfahrt 9 Cts. betrug, jedoch wurden Massenartikel wie Getreide, Mehl, Gußeisen, Lohe, behauene Steine u. dgl. zu 3¹/₂ (resp. 2¹/₂) Cts., Steinkohlen und andere Mineralien sowie Töpferware — diese zufolge der bestehenden Begünstigung Nassaus — zu 1 Cts. (³/₄ Cts.), frische Viktualien, lebende Tiere, Stroh, Bruchsteine u. dgl. zu ⁶/₁₀ Cts. angeschlagen. Anderseits wurden die bisher ganz gesperrten Artikel Tee und Salz einer höheren Durchfuhrabgabe unterworfen. Ebenso waren alle Waren, die zur Umladung in die Lagerhäuser der 3 holländischen Seehäfen Rotterdam, Dortrecht, Amsterdam gebracht wurden, frei von Transitabgabe. Die Maximalgebühren, die für Benützung der Hafenanstalten gezahlt wurden, wurden festgestellt. Das gleiche gilt auch für die Ladeplätze der übrigen Uferstaaten. Auch in Bezug auf Tonnengelder, Lotsen- und Leuchtturmgebühren wurden die Rhein-Seeschiffe der niederländischen Flagge gleichgestellt. Die Wahl zwischen Verbleiung oder zollamtlicher Begleitung der transitierenden Schiffe wurde in billiger Weise für alle Uferstaaten gleichmäßig geordnet. Die sorgfältige Scheidung zwischen Oktroi und Zollerhebung, wie sie in Preußen längst Regel war, wurde jetzt allgemein. Nur Kost und Licht hatte der begleitende Zollbeamte zu beanspruchen. Zu der vorläufig bestimmten, jederzeit vermehrbaren Anzahl von 8 Freihäfen am Rhein, wo Transitläger eingerichtet werden mußten, traten noch Ladestellen ohne solche; doch nahm man billige Rücksicht auf die Zufälle des Stromes und der Witterung.

Nur für den Rhein gilt die Akte, die Waren, die vom Rhein auf den Landweg übertreten, unterliegen den besonderen Bestimmungen des Landes. Für die Nebenflüsse und Kanäle hingegen gelten die gleichen Befreiungen, auch eine Reziprozität der Freihäfen an diesen mit den rheinischen wird vorgesehen. Von diesen Bestimmungen schloß sich Frankreich aus. Seine Kanäle sollten nur nach Frankreich hinweisen und nicht den Rhein aus dem elsässischen Grenzgraben zur Durchfuhrstraße machen. Der Oktroi wurde nun gleichmäßig auch auf den holländischen Rheinstrecken, die neu vermessen werden sollten, mit 4 Bureaus durchgeführt, auch die Rekognitionsgebühr nach der Schiffsgröße und mit ihr die gleichmäßige Eichung, um deren willen sie eigentlich nur vorhanden war, wurde auf Holland ausgedehnt. Holland wurde dadurch wie alle Rheinstaaten ausdrücklich verpflichtet, den an Waal und Leck mangelnden Leinpfad herstellen zu lassen; es wurde eben als selbstverständlich angenommen, daß der Oktroibezug in

erster Linie ein Entgelt für die Staatsaufwendungen zu Gunsten der Schiffahrt sei. Dieses Versprechen ist dann für die weitere Entwicklung der Dinge wichtig geworden. Jede eigenmächtige Erhöhung des Oktroi war den Uferstaaten untersagt; ein etwas vages Versprechen wurde gegeben, daß die Zentralkommission in ihren Jahressitzungen weiter prüfen werde, ob der Tarif im ganzen oder im einzelnen noch zu ermäßigen sei. Tatsächlich wußte man bereits, daß weitere Ermäßigungen weniger von der Gesamtheit, als von den Einzelstaaten ausgehen würden. Preußen hatte solche partiellen Ermäßigungen bereits in den letzten Jahren begonnen. Ausdrücklich räumte die Rheinschiffahrtsakte den Uferstaaten diese Befugnis zu Gunsten ihrer Untertanen ein, wobei es, wie sie sagt, „sich von selber verstehe, daß dergleichen Ermäßigungen oder Befreiungen nur für das ausschließliche Gebiet des Staates, welcher sie gewährt, oder des mitbeteiligten Nachbarstaates gültig sind, wenn nicht auch die anderen Uferstaaten ihre Zustimmung (!) dazu geben.“ Die Oktroi-Erhebung war also nur ein Recht, nicht eine Pflicht der Uferstaaten. Hier war in der sonst schematisch gleichförmigen Ordnung den Uferstaaten ein Weg zur verkehrspolitischen Konkurrenz eröffnet, den sie nicht säumten zu betreten.

Lagen also einstweilen noch recht beträchtliche, die Gegenleistung des Staates übertreffende Abgaben auf der Schiffahrt, so wurde doch im übrigen ihre völlige Freiheit hergestellt. Unvermittelt, ohne jeden Übergang, trat dieselbe ein. Wie der Umschlagszwang, so wurden die Schiffergilden und mit ihnen alle Unterschiede zwischen den einzelnen Gattungen der Schiffer völlig und endgültig aufgehoben. Die Konzessionspflicht blieb bei einem so gefährlichen und verantwortungsvollen Gewerbe erhalten, aber jedem, der das Patent von seiner Landesobrigkeit, die sich seiner „Fähigkeit versichert“ hatte, einmal erhalten, war, ohne daß eine Einschränkung der Zahl stattfinden durfte, ohne Unterschied auf dem ganzen schiffbaren Lauf des Rheines bis ins Meer oder aus dem Meere zu seinem Gewerbe berechtigt. Jedoch nur anerkannte Untertanen der Rheinuferstaaten waren zugelassen, ihre Schiffe wurden genau bezeichnet; — wir sahen schon, wie durch diese eine Bestimmung der Rhein noch weit davon entfernt gehalten wurde, Weltverkehrsstraße oder auch nur ein allgemein preußischer Schiffahrtsweg zu werden. Mit der Abschaffung der Gilden und der Umschlagsrechte fielen auch die bisherigen gezwungenen Rangfahrten und jede amtliche obligatorische Frachtbestimmung. Um so mehr war man entschlossen, die Rangfahrten auf Grund der Freiwilligkeit zu entwickeln. Die Akte bestimmte hier wieder, daß die Handelsstädte unter einander mit einer beliebigen Zahl von Schiffern Verträge für solche abschließen dürften, die jedoch weder für Kaufleute noch

für Schiffer einen Zwang zum Beitritt enthalten sollten, sondern nur die Mitglieder an die vereinbarte Ordnung banden. Als Verträge des gemeinen Rechtes unterstanden sie daher auch nicht der Vermittlung oder Bestimmung der Zentralverwaltung, die nur Kenntnis von ihnen nahm.

Eingehender wie bisher fielen die polizeilichen Bestimmungen für Schiffahrt und Flößerei aus; doch blieb hier das Meiste der landespolizeilichen Regelung und Ausführung überlassen, so die Bestimmungen über Erfordernisse der Schiffer und ihre Prüfung, die Ordnung des Ladens und die Forderung eines Lotsenzwangs auf Strecken, die ihn notwendig zu machen schienen. Schon wurden auch besondere Bestimmungen für die Dampfschiffe nötig. Ihnen wurde Oberlast auf dem Verdeck gestattet, die anderen Schiffen verboten blieb. Auch die Bestimmungen über die zuständigen Gerichte und die Zentralverwaltung stellen sich als getreue Ausführung der Wiener Kongreßbeschlüsse heraus. Daher blieben die besonderen Zoll- oder Rheinschiffahrtsgerichte der Einzelstaaten die erste Instanz; bei Berufungen blieb der Partei die Wahl zwischen dem höheren Landesgerichte oder der Zentralkommission, die sich in diesem Fall als Gericht konstituierte. Die Rolle der Zentralkommission als Diplomatenkongreß war ausgespielt, sie war und blieb eine Aufsichtsbehörde, die jährlich einen Monat — anfangs Juli, dann September — tagte, jedoch auch als solche war sie ohne entscheidende Kompetenzen; denn sie konnte nur Beschwerden, Vorschläge, Empfehlungen bei den Einzelstaaten anbringen. Ihre Beschlüsse erlangten erst Gültigkeit für den Einzelstaat, wenn dessen Kommissar die Genehmigung erteilt hatte, jede Verordnungsbefugnis fehlte ihr. Das war aber auch notwendig; denn die Kommissare genossen völlig gleiche Stimmen und die Beschlüsse wurden mit einfacher Majorität gefaßt. Was es in solchem Falle mit der Majorisierung auf sich hatte, hatte Preußen mehr als einmal erfahren müssen. Demgemäß waren die Kompetenzen des Oberinspektors und der vier Inspektoren der Rheinschiffahrt für die einzelnen Stromabschnitte auf Ratschläge und Referate beschränkt. So wurde die Zentralkommission ein Ausschuß der Einzelstaaten zur Vorbereitung von Material und zur statistischen Zusammenfassung der Ergebnisse der Rheinschiffahrt, wie es einst der Wiener Kongreß gewollt hatte. In dieser Beschränkung hat sie nützlicher gewirkt als mit den früheren Kämpfen, um Befugnisse auszuüben, die sie nicht besaß.

Die Rheinschiffahrtsakte war ein Friedensschluß nach einem der hartnäckigsten und wechselvollsten Kämpfe, die die neuere Wirtschaftsgeschichte kennt. Sie ist die Grundlage für die ganze weitere Rechts- und Wirtschaftsentwicklung der Rheinschiffahrt geblieben. Mehr als ein Menschenalter haben ihre, nur wenig erweiterten Bestimmungen ausgereicht. Sie selber

aber besiegelte nicht einen schon bestehenden, allmählich gewordenen Zustand, sondern eröffnete für eine neue Bewegung die Bahn. Die Epoche der staatlichen Regulierung, die mit dem Oktroivertrag begonnen hatte, war beendet; das Zeitalter des freien Wettbewerbs, des Interessenkampfes der Individuen, der Städte, der Berufsstände, und einstweilen auch der Einzelstaaten begann. Die völlige Umwandlung des Verkehrs und seiner Betriebsart mußte die nächste Folge sein. Diese Umwandlung war in einigen wichtigen Punkten schon vorbereitet durch das Vordringen der Kleinschiffahrt, durch die Erschließung des neuen Hafens Antwerpen, durch die Ausbreitung des Kohlenabsatzes auf dem Wasserwege und durch die ersten Erfolge der Dampfschiffahrt.

Fünftes Kapitel.

Der Schiffahrtsbetrieb und seine Ergebnisse bis zur Rheinschiffahrtsakte von 1831.

Unveränderlich und starr verharrten während des sechzehnjährigen Provisoriums die Schiffergilden in dem Zustand, in den sie der Oktroivertrag und das Statut von 1808 gebracht hatte. Sie verdankten diese Daseinsfrist nur der diplomatischen Verwicklung, die keine Einzelheit am bestehenden Rechtszustand zu ändern erlaubte. Ihre Beibehaltung war nicht einmal ein Mittel der Pression; denn wenn irgend jemand Nutzen davon hatte, so war es gerade Holland. Man empfand den herrschenden Zustand allseitig außer bei den Privilegierten selber als eine Last, von der man nur nicht loskommen konnte[1]. Von den drei Gilden — denn die beiden Abteilungen der Kölner Gilde bildeten völlig getrennte Genossenschaften —, war die wichtigste, die niederrheinische, ganz in die Hände der Holländer gekommen. Die Rheinschiffahrtskomitees in Amsterdam und Rotterdam ließen keine Ausländer mehr zu, sie behandelten die Stellen völlig als fundierte, vererbliche Gewerberechte, deren Zahl sie noch immer beschränkten, die Zahl sank im Laufe weniger Jahre von 1816—1823 von 77 auf 66; sie hatten die volle Möglichkeit hierzu, weil sie jedem andern als holländischen Untertanen in den beiden Seehäfen Ladung verweigerten. Es waren zuletzt

---

[1] Die Verhältnisse der Schiffergilde in Mainz haben bei Eckert 124 ff. auf Grund der Akten des Mainzer St.-A. eine sorgfältige Darstellung erhalten. Die preußischen Archive ergeben für die niederrheinische Gilde einiges Weitere.

nur noch drei Deutsche in der Gilde, die nicht weiter als bis Emmerich oder Arnhem fuhren. Auf 8300 Last Laderaum holländischer Gildeschiffe — auch dies ein winziges Quantum —, kamen nur 700 Last preußischer Schiffe. Trotzdem erhob diese Gilde, die sich nach Köln nannte, ohne etwas mit ihm zu tun zu haben, des öfteren bei der preußischen Regierung Ansprüche. Einmal verstieg sie sich bis zu einer Forderung gegen ihre eigene Heimat: sie forderte Preußen auf, sich bei den Niederlanden um Einführung eines dem Oktroi entsprechenden Maaszolles zu verwenden, weil ihnen die Schiffahrt bis Venlo, von wo die Waren auf der Achse nach Wesel gingen, Konkurrenz mache. Möglichste Verteuerung bei möglichst langsamem Umsatz blieb ihr Grundsatz, dem die niederländische Regierung durch nachlässige Behandlung des Rheins noch entgegen kam. Im Jahre 1820 mußten infolge des Verfalls einer Schleuse alle Schiffe, um nach Amsterdam zu gelangen, den Umweg durchs Harlemer Meer machen und oft in den gegewundenen Kanälen tagelang auf günstigen Wind warten. Man rechnete denn auch regelmäßig 2—3 Monate von der Aufgabe des Guts im Seehafen bis zur Ablieferung in Köln[1]. Den Schiffern aber mußten ihre zwei Fahrten im Jahr erklecklichen Gewinn abwerfen und die holländische Frachttaxe mußte dafür sorgen; denn ihre Lebensansprüche waren nicht gering; während der Wochen, die sich nicht selten auf mehrere Monate ausdehnten, die sie in Köln auf Rückladung warteten, ging es hoch her, und ein Bericht der Handelskammer versichert: Nicht selten führe solch ein Schiffer auf dem Verdeck eine Equipage mit sich, um in der Zwischenzeit mit den Seinigen spazieren zu fahren.

Nicht so üppig erging es den Gilden auf den anderen Abschnitten des Rheins. Es gab in ihnen auch arme Gesellen, die die Unterstützungskasse in Anspruch nehmen. In diesem Zweige der Verwaltung zeigte sich übrigens die Korporation am tüchtigsten, wenngleich zunftmäßig engherzig[2]. Der monopolistische Zug der privilegierten Genossenschaft machte sich auch bei ihnen geltend. Nachdem man schon, freilich auf Andringen der Handelskammern selber, bei der Bildung der Gilden so ängstlich beschränkend verfahren war, blieb man bei diesem System und besetzte lediglich einige durch Todesfall oder sonstwie freigewordene Stellen[3]. Die Erblichkeit stand auch hier tatsächlich fest und nicht einmal über die Frage, ob man sein Schifferrecht, etwa wie eine Apothekenkonzession, verkaufen dürfe, konnte sich 1821 die

---

[1] So H.-K. Frankfurt. Berlin. St.-A. Rh.-Sch. Nr. 26.
[2] Eckert 134, der mir hier zu günstig zu urteilen scheint.
[3] Eckert 129.

Zentralkommission einigen. So sank denn auch die Mainzer Gilde bis 1824 von 174 auf 152 Personen[1]; die oberrheinische Sektion der Kölner Gilde blieb sich dagegen fast gleich (1808:78, 1823:82). Zu diesen kommen noch einige „Setzschiffer" und „angehende Schiffsmeister"; da diese aber nicht eigene Schiffe besaßen, kommt ihre Zahl für die Schiffahrt nicht in Betracht. Sie stellten das Kontingent der Wartenden dar, und das hessische Ministerium sah darauf, daß nur die Dienstältesten den freiwerdenden Platz erhielten. In der Regelung und Beaufsichtigung der Lehre und Gesellenannahme bestand die Haupttätigkeit der Gilde als solcher, die sich auf den übrigen Verwaltungsgebieten gänzlich unfruchtbar erwies, so daß es ziemlich gleichgültig war, ob der Oberinspektor oder der Oberbürgermeister von Mainz, der eine Zeitlang ganz dieses Recht vergessen hatte, in den Sitzungen den Vorsitz führte. Von einem regelmäßigen Aufsteigen, von einer wirklichen Anwartschaft auf Selbständigkeit konnte bei den Gesellen unter diesen Umständen nicht die Rede sein. Sie waren bloß Arbeiter, wie es eben bei Innungen mit beschränkter Meisterzahl stets sein wird; für ihre Dingung und Entlohnung galt deshalb auch die freie Konkurrenz, während die Schiffer selbst eine andauernd zu ihren Gunsten gebildete Taxe genossen. Ihnen gegenüber fanden auf einmal Schiffer und Behörden den Standpunkt des freien Arbeitskontrakts den einzig normalen. Als sie 1821 noch einen Versuch machten, sich gegen das Eindringen auswärtiger Knechte zu wehren und die Forderung aufstellten, daß von der Bemannung der Schiffe wenigstens zwei Drittel aus den ansässigen Schiffsknechten zu nehmen seien, antwortete die Bürgermeisterei: Diesem Begehren könne ohne Eingriff in die Rechte der Dienstherren nicht entsprochen werden, denen es freistehen müsse, ihre Hilfskräfte zu wählen, wie sie wollten[2]. Der Lohn aber wurde nur für die einzelne Fahrt und nicht als fester Gesellenlohn gezahlt, denn als das Unglück dieses Standes werden stets die verdienstlosen Perioden besonders im Winter bezeichnet. Besonders hart aber war es, daß die reiche Gildekasse nur für die Meister da war. Im Jahre 1816 hatten Setzschiffer, Steuermänner und Schiffsknechte die Absicht, eine Hilfskasse entsprechend der der Meister zu bilden. Die Behörden begrüßten diese Absicht, „die für diese oft in wahrer Dürftigkeit schmachtende Menschenklasse sehr heilsam werden könnte", und der Bürgermeister von Mainz redete der Ausbildung als Zwangskasse das Wort, weil sich sonst diese Volksklasse im

[1] Mitglieder der Gilde im engeren Sinn sind nur die „direkten Schiffer", deren Zahl sich in drei Jahren 1821—24 von 96 auf 89 verringerte.

[2] Eckert 135 f.

Vertrauen auf das Armenhaus nicht herbeilassen würde, in Zeiten des Verdienstes einige Notpfennige zurückzulegen.

Die Verhältnisse der Arbeiterschaft waren also bei dieser Art Gildenorganisation recht ungünstig; jedoch hier wie so oft zeigte es sich, daß der Schatten des kraftlosen Riesen noch Macht ausübte. Die bloße Möglichkeit, doch einmal Setzschiffer, angehender Meister und schließlich Gildenschiffer werden zu können, hielt diese Tagelöhner, die sie in Wahrheit waren, in leidlicher Zufriedenheit. Es ist bezeichnend, daß diese Gildemeister gerade mit den Setzschiffern, trotzdem sie ihnen gegenüber stets entschieden ihre hervorragende Stellung wahrten, einig blieben. Von diesen konnte doch wenigstens der und jener hoffen, zu dem ersehnten Ziele zu gelangen. Geradeso hat man in den nächsten Jahrzehnten auch für die Gewerbefreiheit regelmäßig Stimmung zu machen gesucht, indem man die wenigen Arbeiter, die dank ihrer eigenen Kraft zu Unternehmern geworden waren, aufzählte. Es hat überall lange gedauert, bis Arbeiterschaften begriffen, daß sie nur als dauernd zusammengehörige Gruppen für sich die möglichst günstigen Arbeits- und Lebensbedingungen erlangen können; in den Transportgewerben ist das mit noch größeren Schwierigkeiten als in der Industrie verbunden.

Sehr viele Rheinschiffer, die im Besitz eigener Fahrzeuge waren, hatten sich von Anfang an von der Gilde ausgeschlossen gesehen, ihre Anzahl wuchs noch immer, obwohl auch in den Gilden „Intermediärschiffer", die den Lokalverkehr vermittelten, vorhanden waren. Zu diesen freien Schiffern gehörten einerseits die Besitzer kleiner Fahrzeuge, wie sie namentlich am Mittelrhein in Überzahl vorhanden waren; nach ihnen nannte man diese ganze Gruppe „Kleinschiffahrt"; anderseits aber auch gerade die größten und kapitalkräftigsten Schiffer, die Kohlenschiffer des Niederrheins. Da die Kleinschiffahrt mit der Zentralverwaltung nichts zu tun hatte, führte Preußen 1827 für sie selbständig die Gewerbefreiheit durch. Während in der Mainzer und Kölner Gilde, wie wir sahen, ziemlich unveränderlich gegen 320 Schiffer vereinigt waren[1], wuchs die Gesamtzahl der Rheinschiffer, die 1813: 689 betragen hatte, bis 1826 auf 957, von denen allein fast zwei Drittel (609) auf den Mittelrhein entfielen. Von ihren 1245 Fahrzeugen, von denen der Mittelrhein 763 zählte, trugen 800 weniger als 1000 Ztr.,

[1] Der vergleichende Überblick über die Zustände der Rheinschiffahrt vor und nach der Konvention, mit dem die Berichte der Rheinschiffahrtskommission im Jahre 1835 beginnen, rechnet 345 Gildeschiffer in Rangfahrten. Die Differenz, die um so auffälliger wäre, da seit 1824 keine neuen Aufnahmen stattfanden, führt sich wohl darauf zurück, daß man die „Rangfahrten" zu Grunde legte. In den kleinen Beurten waren aber nicht bloß Gildeschiffer, sondern auch Kleinschiffer.

nur 6 mehr als 5000 Ztr. Ungeduldig aber warteten auf den Nebenflüssen die dortigen Schiffer auf den Augenblick, wo ihnen der Rhein eröffnet werden würde. Seit 1827 endlich der Mannheimer Stapel gefallen war, und Mannheim sich anschickte, eine moderne Stadt zu werden, konnten die Neckarschiffer wenigstens schon bis Mainz gelangen; eine beschränkte Zulassung auf einzelnen Stromstrecken genossen auch, wie wir früher sahen, die Main- und Moselschiffer. So erhöhte sich auch hier die Zahl von 629 im Jahre 1813 auf 976 mit 1862 Schiffen im Jahre 1826. Die Gesamtzahl aller Schiffer des Stromgebietes war also in 13 Jahren von 1318 auf 1933 gestiegen[1].

Zu ihnen treten endlich noch die Steuerleute und Lotsen, deren Zahl

[1] Schirges Rheinstrom S. 75 und der Bericht der provisorischen Verwaltungskommission über Zustand und Betrieb der Schiffahrt auf dem Rheinstrom geben für den konventionellen Rhein Zahlen, die Eckert S. 140 zusammengestellt hat. Dazu tritt eine viel detailliertere lithographische Denkschrift des Inspektors Ockhardt „Zustand und Betrieb der Schiffahrt und Flößerei auf dem Rhein während des Jahres 1826", die Vergleichungen und Rückblicke enthält, sowie die früheren Berichte von 1821 und 1822 bei Rau III, 6 f. Der Stand des Jahres 1826 im Vergleich mit 1821 war:

	Schiffer	Fahrzeuge	bis 100 Ztr.	100—300 Ztr.	300—600 Ztr.	600—1000 Ztr.
Oberrhein	156 (114)	220 (172)	6 (5)	22 (19)	19 (23)	54 (33)
Mittelrhein	609 (573)	763 (714)	258 (239)	175 (170)	103 (86)	68 (48)
Niederrhein	192 (192)	262 (219)	12 (10)	30 (37)	22 (19)	11 (15)
1821 in ( )	957 (879)	1245 (1105)	276 (254)	227 (226)	164 (128)	133 (94)

	1000 bis 1500 Ztr.	bis 2000 Ztr.	bis 2500 Ztr.	bis 3000 Ztr.	bis 4000 Ztr.	bis 5000 Ztr.	über 5000 Ztr.
Oberrhein	43 (35)	8 (9)	9 (10)	13 (6)	23 (12)	3 (0)	0 (0)
Mittelrhein	29 (29)	29 (28)	30 (39)	15 (19)	41 (51)	18 (5)	2 (0)
Niederrhein	20 (14)	21 (29)	58 (30)	50 (20)	19 (23)	15 (21)	4 (3)
1821 in ( )	92 (78)	58 (66)	97 (79)	73 (45)	83 (106)	36 (26)	6 (3)

Auf den Nebenflüssen fuhren damals 976 Schiffer in 1862 Fahrzeugen und zwar auf dem Neckar 245, Main 667, Mosel 554, Ruhr 160, sonst 236 Fahrzeuge.

im Jahre 1823 249 war[1]. Sie gehörten meist dem Mittel- und Oberrhein an, außerdem 4—7 auch dem Main; am Niederrhein hatte Preußen keinen Steuermannszwang. Alle Fahrzeuge mit weniger als 300 Ctr. Ladung waren nach den Anordnungen der Zentralkommission vom Steuermannszwang befreit; außerdem alle Schiffer, die nur eigene Ladung führten, also keine Verantwortlichkeit übernommen hatten. Dahin gehörten damals namentlich alle Kohlenschiffer. Die Löhne waren hoch, sie stiegen rheinaufwärts mit der Schwierigkeit des Fahrwassers[2]. Die Zentralkommission hatte eine sorgfältige Prüfung, die der Zustand des Rheinbettes nur allzu notwendig machte, angeordnet; die Bönhasen, meist Fischer, die eine kleinere Strecke gut kannten und wegen ihrer Billigkeit von den Schiffern öfters bevorzugt wurden, hielt man strenge fern, die „Steuermannskandidaten" hingegen, welche schon die Prüfung bestanden, aber noch nicht das Patent erhalten hatten, wurden im Bedarfsfalle zugelassen[3].

Ein weiteres unentbehrliches Hilfsgewerbe waren die Halfleute, d. h. die Fuhrleute, welche das Schleppen der Schiffe bergwärts besorgten. Die Ordnung des Schleppens stand den lokalen Polizeibehörden zu. In Mainz wurde bereits am 24. März 1817 wieder eine zunftmäßige Ordnung der Gesellschaft, die unverändert bestehen geblieben war, getroffen[4]: Fremde Fuhrleute wurden in Mainz und damit für den Main bis Frankfurt, den Rhein bis Speier, ausgeschlossen; für die nötige Zahl der Pferde zum Schleppen im innerstädtischen Dienst wurde gesorgt[5], die Rangordnung

---

Die Gesamtentwicklung stellt sich:

	Rheinschiffer	Fahrzeuge	Schiffer der Nebenflüsse	Fahrzeuge	Zusammen Schiffer	Zusammen Fahrzeuge
1813	689	?	629	?	1318	?
1819	815	1043	802	1438	1617	2481
1820	875	1108	875	1733[5]	1750	2841
1821	879	1105	914	1839	1793	?
1822	875	?	946	?	1822	?
1823	899	?	963	?	1823	?
1826	957	1245	976	1862	1933	3107

[1] Herman, Adreßbuch 1823 S. 93 f.
[2] Eingehend Eckert 137—140.
[3] Vgl. überhaupt die eingehende Darstellung bei Eckert 185—190, der nichts hinzuzufügen ist.
[4] Eckert 191 ff. Beilage 6 S. 403.
[5] Nach Ockhart 1708, nach Schirges 1733.

der Halfner war der der Schiffer angepaßt, namentlich suchte man alle Anlässe zu Zwistigkeiten zwischen ihnen und den Schiffern durch genaue Regelung ihrer Verpflichtungen und Ansprüche, abzuschneiden, was auch einigermaßen gelang. Dahin gehörte vor allem, daß Löhne und Verpflegung fest geregelt wurden. Man suchte eben, wo es nur irgend anging, die Elemente zu fixieren, aus denen sich der Preis der Transportleistungen zusammensetzte. Der Mietlohn für ein Pferd wurde z. B. bis Frankfurt auf 4 fl, bis zum äußersten Punkt, Speier, auf 12 fl bestimmt. Hinter Speier hörte der Leinpfad auf. Bei Schröck wurden höchstens 2000 Zentner in je ein Boot geladen; 56 Menschen spannten sich vor, ihr Weg führte sie oft durchs tiefe Wasser; dann gelangte man bei gutem Wind in 8, bei widrigem in 14 Tagen nach Straßburg. Bei so harter Arbeit bedurfte der Halfner 4 reichliche Mahlzeiten am Tage. Er erhielt außer 17 fl die Kost. Sie machte für das Boot gewöhnlich 2600 Flaschen Wein, 1½ Ochsen, 700 Brote rc. aus. Es war eine Vergeudung von Arbeitskraft, die ihresgleichen sucht.

Die Haftung der Schiffer für die Ladung hatte, arm wie sie waren, niemals genügt. An eine Versicherung auf dem Rhein hatte bisher niemand gedacht. Auch war in Holland, das so lange für die Organisation des Handels in Deutschland Vorbild geblieben war, das Versicherungswesen, das sich hier im 17. Jahrhundert rasch entwickelt hatte, wie so vieles andere stehen geblieben. Man hatte auch in der Seeversicherung nicht den Schritt zu größeren Aktienunternehmungen wie in England und Frankreich gemacht; gewöhnlich beauftragte man, so oft ein Seeschiff abging, einen Makler, der „die Runde bei Privatleuten machte", von denen sich jeder mit einer freiwilligen Summe bei der Versicherung beteiligte, bis die Höhe den Wert der Ladung erreicht hatte. Als nun in den ersten Friedensjahren der Getreidetransport auf dem Rheine sich außerordentlich hob, waren auch zum erstenmale eine Reihe von Getreideschiffen in dieser Weise auf dem Rheine versichert worden. Das machte im Jahre 1817 die wichtigsten Firmen von Köln und Mainz aufmerksam und veranlaßte sie, in zwei zusammenwirkenden, den Gewinn und Verlust gleich teilenden, nur in der Verwaltung getrennten Gesellschaften zusammenzutreten. Ein früherer Plan, im Mittelpunkt des Geldverkehrs in Frankfurt eine Versicherungsgesellschaft zu gründen, war nicht zur Ausführung gekommen. Nur im Interesse des Handels also war die Gesellschaft gedacht und beschäftigte sich daher nur mit der Güterversicherung, während sie die Kaskoversicherung ausdrücklich ausschloß. Die Versicherten waren zugleich die Versichernden, so daß man in dem nächsten Jahrzehnt die Rhein-

schiffahrts-Assekuranz-Gesellschaft geradezu wie eine Organisation des Handelsstandes ansah, aber der Gedanke, eine Gegenseitigkeitsgesellschaft zu gründen, trat trotzdem nicht in den Gesichtskreis. Man schloß sich, wie es gegeben war, an die altausgebildeten Formen und Bestimmungen der Seeversicherung an und wählte auch außerdem diejenige Form der Unternehmung, die durch das französische Handelsgesetzbuch ungemein erleichtert und klar geregelt war: die Aktiengesellschaft. Der enge Anschluß an die Seeversicherung, bei der die Gefahr und die Kautelen doch ganz andere, namentlich damals noch, waren als bei der ruhigen Flußschiffahrt[1], brachte freilich eine Umständlichkeit und Verteuerung mit sich, wie sie bei völlig neuen unerprobten Organisationen erklärlich ist, sich auf die Dauer aber unmöglich halten konnte. Die Behörden brachten anfangs der neuen Unternehmung nicht besonderes Vertrauen entgegen. Die Verwaltungskommission, Eichhoff und Ockhart, erstatteten der Zentralkommission ein sehr abfälliges Gutachten[2]: Unerhört schien es ihr, daß sich die Gesellschaft ein Retentionsrecht und beim Verdacht falscher Versicherung sogar das Recht, die Warenballen zu öffnen, vorbehielt; denn nicht einmal der Staat nehme sich solche Befugnisse zur Sicherung seiner Gebühren; nie könne man einen solchen Übergriff Privatleuten einräumen, selbst wenn sie selber durch Vertrag darüber übereingekommen seien. Ebenso bedenklich sei es, daß die Gesellschaft das Recht in Anspruch nehme, solche Schiffer, die ihr nicht vertrauenswert erschienen, von der Versicherung auszuschließen; denn damit griffe die Assekuranzgesellschaft in die Befugnisse der ordentlichen Verwaltung über; es würden gleichsam zwei Schiffahrten, die eine unter der Aufsicht der Zentralkommission, die andere unter der der Gesellschaft entstehen. Dagegen wollten Eichhoff und Ockhart auf diesem Umweg gern dem Umschlagsrecht und dem bisherigen Speditionsbetrieb neue Kräfte zuführen, indem sie vorschlugen, den Umschlag in den alten Stationshäfen und die Dazwischenkunft eines Spediteurs als Bedingung der Versicherung zu stellen. So wenig konnten sich noch die Verwaltungsbeamten in die freiere Geschäftsgebarung und in die Ausübung von freiwillig vereinbarten Machtbefugnissen großer Gesellschaften, wie sie ihnen durch das Recht bereits eingeräumt wurden, noch finden.

Anderseits traute man es sich auch nicht zu, eine obligatorische, staatlich organisierte Versicherung durchzuführen. Eine vortreffliche, französisch

[1] cf. Ehrenberg Versicherungsrecht I, S. 67, der auseinandersetzt, daß sich jetzt wieder die, einstweilen noch getrennt zu behandelnden, Formen der Land- und Wassertransportversicherung nicht mehr scharf trennen lassen infolge der heutigen Gestaltung des durchgehenden Verkehrs.

[2] Nau I, 203 f.

geschriebene Abhandlung machte diesen Vorschlag, den die Zentralkommission mit schmeichelhaften Worten veröffentlichte und zugleich begrub[1]. Hier wurden die Schwächen des Statuts klar dargelegt: Es bringe nur eine minutiöse Sorgfalt für die Interessen der Gesellschaft, aber keine Stipulationen, die die Versicherten über ihre Interessen beruhigen könnten, unendliche Formalitäten und Beweisstücke, die der Kaufmann überschicken müsse, so daß jeder Unfall eigentlich erst Anlaß zu einem Prozeß gebe, in dem der Versicherer zugleich Partei und Richter sei, Strafbestimmungen, denen zufolge Prämie und Versicherung schon verfallen, wo auch bloße Nachlässigkeit des Spediteurs vorliegen könne. Vor allem sei die Prämie viel zu hoch bemessen: auf der Fahrt von Holland bis Mainz würden im Sommer $^{7}/_{20}$ %, im Winter, was dem milden Klima doch nicht entspreche, $^{11}/_{20}$ % vom Wert der Ware als Prämie erhoben. Nun seien nach zehnjähriger Beobachtung im Durchschnitt nur für 40 000 Fr. Havarien vorgekommen, während man bei allgemeiner Benützung der Versicherung fast 900 000 Fr. Jahresprämien erheben würde. Der Verfasser schlägt also statt dessen eine obligatorische staatliche Versicherung vor, bei der ein Zuschlag zum Oktroi erhoben wird. Wenn man diesen einstweilen, um einen Reservefonds zu bilden, auf 5 % bemesse, würde das immer noch nicht mehr als $^{1}/_{10}$ % vom Wert betragen; mit 2 % Zuschlag zum Oktroi werde man auf die Dauer auskommen; die Entscheidung über Havarie würde dann allein den geordneten Schiffahrtsgerichten zustehen, der Kaufmann außer im Fall betrügerischer Versicherung stets die Versicherungssumme erhalten, die Schiffer ohne Ausnahme kontrolliert werden. Die Einfachheit, die gleichmäßige Verteilung und was ihm das Wichtigste ist, die Solidarität der ganzen Rheinschiffahrt scheint ihm auf diese Weise am besten gewahrt; denn es sei nur billig, wenn trotz geringerer Gefahr die so viel lohnendere Schiffahrt des Niederrheins gleich mit der der anderen Strecken zahle. Er kennt freilich auch die schwache Seite seiner Vorschläge: Jeder Staatsanstalt, auch wenn sie unter gemeinsamer Verwaltung der Uferstaaten stehe, werde das Mißtrauen der Kaufleute entgegenkommen, weil sie immer fürchten, daß die Zuschläge bleiben, der Zweck aber wegfalle; darum müsse die Versicherungskasse getrennt von der übrigen Verwaltung unter Kontrolle der Handelskammern stehen, denen man auch das Recht vorbehält, die Prämien unter den Anfangssatz zu ermäßigen — Gedanken, die in eine ferne Zukunft vorgreifen, spätere Gegensätze vorausnehmen, die sich aber auf dem besonderen Gebiete der Transportversicherung auch in unserer Zeit nicht als angänglich

---

[1] Rau I, 209 ff.

gezeigt haben. Wie hätte vollends die Zentralkommission, der schon der Wiener Kongreß alle Verwaltungsbefugnisse beschränkt hatte, und die nicht einmal ihren bescheidenen Pflichten gerecht zu werden verstand, solche positive Aufgaben zu bewältigen vermocht! Ein Gedanke, uns der nächstliegende, taucht in diesen Debatten noch nie auf: daß doch vielleicht auch die Konkurrenz dahin wirken könne, jene Härten abzuschwächen. Noch ist man so vollständig von den Erinnerungen an privilegierte und regulierte Kompagnien eingenommen, obwohl diesen schon von dem Gesetze, das neue Rechtsbedingungen schuf, der Boden entzogen ist, daß man sich auch die neue Gesellschaft nicht wohl anders denken konnte. Das Kartell ist hier der Ausgangspunkt, nicht der Schluß der Entwicklung gewesen, in deren weiterem Verlauf sich die Konkurrenz als vorteilhafter herausstellte.

Trotz jener zahlreichen Bedenken hat die Zentralkommission vorgezogen, an dem Statutenentwurf nichts zu ändern. In der Tat sieht er böser aus, als er sich herausstellte. Die bloße Tatsache, daß hier eine gemeinsame, mehr als bloß beratende Organisation der wichtigsten Kreise des Handelsstandes getroffen wurde, war schon von hohem Wert, und als 8 Jahre später eine noch wichtigere Unternehmung, die Einführung der Dampfschiffahrt, in Frage kam, sind die Erfahrungen der Assekuranz-Gesellschaft verwertet worden. Auch außer jenen, durch den Wortlaut der Statuten wohlbelegten, Bedenken ist dieses erste Statut eines großen Aktienunternehmens im westlichen Deutschland wirtschaftlich und juristisch sehr interessant. Der Grundgedanke bleibt, wie schon bemerkt, der der regulierten Kompagnien, einer wenigstens noch halb öffentlichen Unternehmung: die Handlungsvorstände der beiden Hafenplätze bewirken den Abschluß der Gesellschaft, von den Handelsleuten dieser Städte schlechthin nimmt man an, daß sie die Mitglieder seien; wie ein Schiffahrtsvertrag wird die Gesellschaft einstweilen nur auf 6 Jahre abgeschlossen. Die Übertragbarkeit der Aktie ist daher auch noch sehr eingeschränkt: die Genehmigung des Direktors und des Ausschusses sind hierzu in jedem Falle nötig; bei Todesfällen und Fallimenten zieht die Gesellschaft die Aktie gegen Auszahlung des Kapitalwertes und der fälligen Dividende ein, um sie anders zu begeben — so ängstlich bedacht ist man, daß kein Anteil an der Unternehmung in unrechte Hände, außerhalb des interessierten Handelsstandes, gerate. Die Einzahlung auf die Aktien von 1000 fl. bei einem Aktienkapital von 750000 fl. betrug nur 5 %, der Rest mußte jedoch in zwei Wechseln hinterlegt werden. Die Prämien waren auch so hoch bemessen, daß man das Aktienkapital nur ausnahmsweise zu den Entschädigungen heranzuziehen gedachte; es sollte von den Direktoren „rentbar gemacht

werden"; der Frankfurter Entwurf hatte ausdrücklich gesagt, im Diskontogeschäft verwertet werden. Daß Direktion und Aufsichtsrat in ihren Befugnissen nicht scharf getrennt werden, sondern zu einer „Assekuranzkammer" verschmolzen erscheinen, entspricht nur dem Standpunkt der damaligen Gesetzgebung. Jede der beiden Städte hat ihre eigene Kammer, aber die Generalversammlung, auf der auch Beschluß über die Dividende gefaßt wird, ist eine gemeinsame[1]. Das Aktienkapital wurde in den nächsten 20 Jahren nur sehr gering bis auf 800 000 fl. erhöht, die versicherten Werte betrugen allerdings auch 1835 erst 25 Millionen Gulden, die Entschädigungen 15—16 000 fl. = $^3/_5$ ‰.

Unter politischen und sozialen Bedingungen, wie sie bisher geschildert wurden, konnte sich der Verkehr doch nur langsam entwickeln und die Dienste, welche er der allgemeinen Volkswirtschaft leistete, mußten noch unvollkommen bleiben, obwohl die übrige wirtschaftliche Lage, die Gestaltung der Produktion zu leistungsfähigeren Formen und die Hebung der Konsumtion, auf ein rascheres Tempo der Bewegung hindrängte. Die Handelskammer Köln, deren Mitglieder doch selbst großenteils von den alten Mißbräuchen lebten, traf den Kern der Sache, wenn sie 1823 schrieb: „Wenn die Konsumtion sich samt der Bevölkerung gehoben und dennoch die Kaufleute mehr wie je klagen, so beruht dieser scheinbare Widerspruch darin, daß seit 100 Jahren unser Handel und Handelsmittel unverändert geblieben sind, und das gilt vor allem von der Rheinschiffahrt." Dieser Ansicht ungeachtet galt es am ganzen Rhein als unumstößlich, daß die alte Form der Rang- oder Beurtfahrten die einzige sei, bei der der Kaufmann, oder vielmehr der Spediteur, der Sammelladungen zusammenstellt, auf Pünktlichkeit zu rechnen habe. Die Wiener Akte hatte den Handelsstädten, d. h. in Wirklichkeit den Handelskammern, den Abschluß solcher Verträge vorbehalten, die verschiedenen Entwürfe der interimistischen oder definitiven Instruktionen sahen aber auch eine Prüfung und Bestätigung derselben durch die Zentralkommission vor. Hiergegen glaubten sich die Handelskammern im voraus als gegen einen unberechtigten Eingriff verwahren zu müssen[2]: Sofort werde damit wieder die Begünstigung einzelner Städte und eine Bevormundung eintreten. Man würde irren, wenn man hierin eine Neigung zu freierer Bewegung erblicken wollte. Im Gegenteil: mit jener Begünstigung einzelner Städte sind die kleinen

[1] Rheinschiffahrts-Kommiss.-Bericht 1835.
[2] Handelskammer Köln. August 1814.

Konzessionen zu Gunsten Frankfurts gemeint, und als Gefahr der Bevormundung wird angeführt: den Behörden werde wieder die Anzahl der Rangschiffer zu klein erscheinen. So erscheint den Handelskammern die Gewerbefreiheit der Schiffer, die doch die Wiener Akte festgestellt hat, nur als ein Schreckbild, mit dem sie ihrerseits drohen, wenn sie hinzufügen: Wahrscheinlich würde alsdann der Handel auf Rangfahrten überhaupt verzichten; dann würde aber auch eine solche Zersplitterung der Schiffahrt unter freier Konkurrenz eintreten, daß bald auch nicht mehr ein einziger solider Schiffer zu finden sein würde. Ockhart, der sachliche Berater der Zentralkommission, sah nicht so schwarz; seine Ansichten aber gehen nach derselben Richtung: in seinen Gutachten sieht er es stets für ausgemacht an, daß auch nach Einführung der Gewerbefreiheit die Rangfahrten, die unter Genehmigung der Regierung mit Einverständnis des Handelsstandes der zu verbindenden Häfen eingerichtet würden, allein den Sieg davontragen und alle Verladungen an sich ziehen würden; denn als ausgemacht gilt es auch ihm, daß keine Verladungen wohlfeiler, schleuniger, sicherer sind als die ihrigen; und im Jahre 1826[1], als sich das Ende des „Interimistikums" nahte, warnte er nochmals: Man möge nicht alles von der hochgepriesenen Freiheit erwarten, sondern eine Regelung der Schiffahrt durch den Handelsstand, d. h. Rangfahrten für alle Stückgüter, die doch die Mehrzahl ausmachten, vorsehen, wobei denn Zahl, Zeit und Lohn so zu bestimmen seien, daß beide Teile dabei bestehen könnten und nicht Wohlfeilheit auf Kosten der Sicherheit erreicht werde.

Gewiß hat es auch schon in dieser Zeit namentlich unter den bergischen Fabrikanten, die aber ungern die Feder ansetzten, Freunde der freien Konkurrenz gegeben; nach außen erkennbar treten aber als ihre Vertreter immer nur die preußischen Beamten auf.

Zufrieden jedoch war mit dem bestehenden Zustand trotzdem niemand. Die wichtigsten Rangfahrten blieben die der Großschiffer für den durchgehenden Verkehr von einem Stationshafen zum andern. Ihnen fielen vor allem die Kolonialwaren zu, in denen man noch immer die wichtigsten Gegenstände des Verkehrs sah. Das war aber mit Händen zu greifen, daß die gezwungene Beurtfahrt von Holland nach Köln, auf die die Deutschen nicht den geringsten Einfluß hatten, nur eine Stütze des tatsächlichen holländischen Handels- und Schiffahrtsmonopols auf dem Niederrhein war. Und wie langsam, wie teuer war diese Fahrt! An diesem unleidlichen Zustande fingen zuerst die rheinischen Kaufleute an, ihre Ansichten um-

[1] Rau IV 1, S. 23 (1822) u. Ockharts lithographierter Bericht von 1826.

zuformen. Sollte auch wieder der neu entstandene, aussichtsreiche Verkehr mit Antwerpen dieser privilegierten holländischen Schiffergilde preisgegeben werden? — Das war eine Lebensfrage namentlich für Köln. Hier aber erhob sich wieder die Schwierigkeit, wie man sich im Interimistikum mit den Bestimmungen des Oktroivertrages abfinden könne. Sofort im Jahre 1816 entstanden zwei Unternehmungen, die der holländischen Rangfahrt auf dem Niederrhein Abbruch tun sollten. Der unternehmende Kohlenschiffer Stinnes richtete eine Schnellfahrt von Köln nach Arnhem ein, von wo alsdann im inneren holländischen Verkehr der weitere Transport von jedem niederländischen Schiffer übernommen werden konnte[1]. Dieser erste Großunternehmer leistete sofort viel besseres und billigeres als die Rangfahrt, er nötigte diese sogar binnen kurzem zu einer Frachtermäßigung von 10 %. Die Lieferzeit Amsterdam—Köln setzte er auf 14—18 Tage, wo sie bisher 2—3 Monate gewesen war, und dies trotz der Umladung. Auf Beschwerde der Gilde unterdrückte darauf sofort die niederländische Regierung die Firma. Sämtliche Handelskammern bis herauf nach Mannheim drängten die Zentralkommission um Wiederherstellung, Jacobi aber, seiner einmal angenommenen Ansicht nach, war gegen die „Kleinschiffahrt" eingenommen und warnte in Berlin. Die höheren Beamten sahen klarer: der Oberpräsident Solms-Laubach und der Minister Bülow bemühten sich für Stinnes, jedoch ohne Erfolg.

Dem Brüsseler Kabinett gegenüber war als Einheimischer in einer günstigeren Lage der Kaufmann Quack in Nymegen[2]. Er richtete 1816 eine direkte Fahrt Köln—Antwerpen ein, die sich in den nächsten Jahren, namentlich seit 1819, rasch ausdehnte. Anfangs war auch sie auf Umladung in Nymegen berechnet, da die Rheinschiffe nicht ohne weiteres geeignet waren, die Schelde zu befahren; auch erregten seine billigen Fahrzeuge mehrmals den Unwillen der Kölner Handelskammer; allein mit zunehmendem Absatz besserte er sich in dieser Hinsicht und als er 1823 das erste Schiff, das ohne Umladung nach Antwerpen fuhr, auf den Rhein brachte, beruhigte die dortige Handelskammer die Kölner Freunde über dessen Ungefährlichkeit. In dem Vertrage, den Quack 1819 mit einer Anzahl Antwerpener Handelshäuser auf 3 Jahre schloß, verbürgte er 10 Tage Fahrt und weitere 10 Tage Ladefrist. Es ist bezeichnend für den Standpunkt, auf dem die Mehrzahl der Kölner verharrte, daß sie anfangs wünschten: Quack möge sich in die Gilde aufnehmen lassen; Merckens mußte ihnen mit einiger

[1] Berlin. St.-A. R.-Sch. Nr. 26. Akten über Stinnes u. die C. C.

[2] Akten der H.-K. Köln. Schiffahrt nach Antwerpen.

Mühe klar machen, daß es nicht angehe, diese noch vor ihrem Erlöschen zu kräftigen. Sodann wünschte die Kölner Handelskammer, die Schiffahrt Quacks zu einer regelmäßigen, von den beiden Häfen geordneten Beurt zu machen. Sie war etwas betroffen, als die ganz modern gewordenen, von keiner Tradition belasteten Antwerpener erklärten: Niemals würden sie eine solche einrichten, in ihrem Hafen dürfe sich ohne Unterschied jedes Fahrzeug jeder Nation in Ladung legen; nur als einen Privatmann würden sie Quack möglichst fördern.

Die Schwierigkeiten gingen diesmal weniger von der niederländischen Regierung aus, die in allem, was Antwerpen anging, ängstlich und entgegenkommend war, um wenigstens diese Stütze in dem aufsätzigen Belgien zu haben, als vielmehr von Preußen. Man hatte denn doch für den Holländer Quack nicht das gleiche Interesse wie für den Preußen Stinnes. Quack wünschte begreiflicherweise in Köln Rückladung zu nehmen. Das widersprach der Oktroikonvention, wenn es auch sicherlich zum Vorteil des deutschen Exports diente: Stinnes hatte nur eine erlaubte Intermediärfahrt unternommen, das Unternehmen Quacks war unzweifelhaft eine direkte Fahrt. Aus diesem Formalismus, der dem Kaufmann ein Ärgernis war, ohne den aber eben der Jurist nicht auskommen kann, ergab sich freilich die Absurdität, daß Quack dem Gesetz genug tat — wenn er in Mülheim Rückladung einnahm, so daß man, wie die Kölner Kaufleute bemerkten, den Rangschiffern nichts nütze, sondern nur ihnen Kosten mache. Die Handelskammer, um Gründe nie verlegen, bestürmte von 1819 an Regierung und Zentralkommission mit Bitten um Zulassung der Rückladung; sie führte die Wiener Akte ins Feld, die der Scheldefahrt möglichste Erleichterung versprach, um freilich von Jacobi zu hören, daß die Schelde die Zentralkommission nichts angehe. Bei dem ängstlichen Finanzminister Klewiz und einigen Zollinspektoren kamen auch fiskalische Bedenken ins Spiel; die Kölner Regierung, die, ehe Delius den Posten in Trier mit dem Kölner vertauschte, wenig Verständnis für die Verkehrsinteressen besaß, bestärkte dieselben. Mit klassischer fiskalischer Befangenheit erklärte sie dem Minister: „Durch die vermehrte Benützung des Wasserweges werde der Landweg über Aachen noch mehr in Abgang kommen und auf diese Weise die Transitabgabe umgangen (!) werden, mithin dem Fiskus noch häufiger die Differenz zwischen der Transitabgabe und der nur 1 Fr. 6 Cts. pro Zentner betragenden Rheinschiffahrtsgebühr entgehen." Umgekehrt hatte die Handelskammer beantragt, den Transitzoll über Aachen herabzusetzen, um die Gleichheit des Land- und Wasserweges zu erreichen. Das Ministerium entschied (7. Januar 1824), daß die Rückladung abzulehnen sei. Als Begründung führte es

freilich nur an: „Bevor die Rheinschiffahrtsangelegenheit nicht im allgemeinen entschieden sei, erscheine es in keiner Weise angemessen, in einzelnen damit in Verbindung stehenden Schiffahrtsinteressen etwas zu ändern."

Als mit Motz ein neuer Geist ins Finanzministerium einzog, als im Rheinland Delius und der treffliche Schütz, der sogar als Obersteuerdirektor Popularität erwarb, die maßgebenden Personen wurden, schienen die Aussichten günstiger. In einer beredten Denkschrift legte Merckens Delius die Wichtigkeit der Frage dar. Sie war jetzt brennend geworden, denn vom nächsten Jahre ab sollten auch Dampfschiffe denselben Weg nehmen: „Wenn diese jede Woche zweimal Passagiere und Güter in Antwerpen einnehmen und im Fluge nach Köln bringen werden, so ist es selbstredend, daß alsdann Amsterdam und Rotterdam nur die Wahl haben, entweder dem deutschen Handel zu entsagen oder aber das Nämliche zu leisten, was Antwerpen tut, nämlich die Güter anstatt in den bisherigen 3—4 Wochen in 3—4 Tagen nach Köln zu schaffen." Bei Delius fand er ein offenes Ohr: In seinem Antrag an das Ministerium ironisiert er die zärtliche Sorgfalt der preußischen Regierung für die „holländischen Gildenschiffer", die als Rotterdamer Beurtfahrer gar nicht einmal über ihre Stadt hinaus auf die Schelde durften; er knüpfte an Napoleons innere Verkehrspolitik, seine Kanalpläne und seine Begünstigung Antwerpens, an, indem er zugleich darlegte, daß man jetzt nur über Antwerpen der Vormundschaft hier Hollands, dort Frankreichs die Spitze bieten könne. Die ganze Schale seines Spottes ergoß er über den Oberzollinspektor, der von den Gutachten der Handelskammer berichtet hatte: „Sie habe nur die Grundsätze eigennütziger Spediteurs ausgesprochen, 7½ Sgr. mehr oder weniger bemerke man gar nicht im Warenpreis." Delius schrieb darauf: „Es überfiel mich ein Grausen bei solcher Behandlung der Verwaltungsinteressen von Leuten, die der Staat zur Wahrnehmung seines Nutzens teuer bezahlt." Darauf erfolgte wenigstens für die Dampfschiffe die Freilassung der Rückladung; weiter wollte man den provisorischen Zustand mit Rücksicht auf die baldige Regulierung der gesamten Verhältnisse nicht einseitig abändern[1]. — Die Regulierung erfolgte in der Tat jetzt bald, aber in unerhoffter Weise sah sich Antwerpen wieder für eine Reihe von Jahren von ihren Vorteilen ausgeschlossen.

Minder bedeutsam waren die vielen kleineren Rangfahrten auf den einzelnen Stromstrecken, die in den Händen der Intermediärschiffer lagen. Die beiden führenden Handelskammern, Köln und Mainz, sahen sie nicht

[1] Ministerialbeschluß 29. Juni 1830.

gern, weil sie jetzt wie früher der durchgehenden Spedition leicht Abbruch taten; jeder kleine Hafenplatz hatte sich solche gesichert. Den Kölnern war die Düsseldorfer, beiden Handelskammern die Koblenzer Rangfahrt besonders lästig. Die Mainzer beantragten daher im Jahre 1827 vergeblich bei ihrer Regierung, die Intermediärfahrt auf Ober- und Mittelrhein ganz freizugeben[1]. Das wäre hier um so nötiger gewesen, als Preußen, wie bemerkt, in demselben Jahre die völlige Gewerbefreiheit für die Kleinschiffahrt als Vorspiel für die Aufhebung der Großschiffergilde einführte, womit alle diese Rangfahrten als gesetzliche Einrichtungen in Wegfall kamen. Man hatte nur dafür gesorgt, daß zu Warenladungen wenigstens nur Schiffe von mindestens 200 Zentner Laderaum zugelassen würden, während bisher sogar solche von 30 Zentner zugelassen waren. Jetzt schlossen die kleineren Städte wie Wesel sofort freiwillige Rangverträge mit günstigeren Bedingungen für die Ladezeit. Auch auf dem Main hatte man schon 1815 von der gezwungenen Rangfahrt abgesehen, die freiwillige aber tatsächlich beibehalten[2].

Immer wichtiger wurde unterdessen die Schiffahrt auf den Nebenflüssen und da bereits fast von jedem Flusse der Schiffer auch auf ein Stück des Hauptstroms fahren durfte, wurde die plötzliche und vollständige Umwandlung, die nach dem Erlaß der Akte von 1831 eintrat, vorbereitet.

Auf der Mosel war 1824 ein Gütereilschiff, das alle 10 Tage abging, eingerichtet worden, man hatte aber mit ihm größere Absichten und gedachte die Mosel als internationalen Verkehrsweg auszubilden, durch den man dem Rhein eine Ausfallspforte gab, die Holland nicht kontrollieren könne[3]. Die Handelskammern Metz und Köln wirkten zusammen, um von der preußischen Regierung eine Vertiefung der Mosel, den Erlaß des dortigen Oktrois, die Gleichstellung der Eingangszölle zur See und auf der Mosel für Rotwein und die Errichtung eines Konsulates zu Metz zu erlangen. Man berechnete, daß man den Rotwein von Bordeaux auf diesem Wege in 50—65 Tagen erhalte, während auf dem Seeweg 3—6 Monate dahingingen, so daß der Käufer eher Zahlung leisten müßte, als er sich von der Güte der Ware überzeugen könne. Die Regierung bewilligte die Gleichstellung und ermäßigte hier den Oktroi so sehr, daß sein Ertrag von 33000 Taler auf 5000 Taler sank; die Vertiefung der Mosel, versicherte sie, sei oft geplant gewesen, aber

[1] Eckert 144.

[2] Schanz, Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert 23 f.

[3] Die Absurdität einer holländischen Transitabgabe am Luxemburger Moselufer scheint demnach doch bald abgestellt worden zu sein.

immer an dem geringen Entgegenkommen Frankreichs gescheitert[1]. — Seitdem haben sich für dieses Schmerzenskind deutscher Flußschiffahrt immer wieder andere Widerstände und Anstände gefunden.

Am Niederrhein fing soeben die Schiffahrt auf der Lippe, für die man ja auch Kanalprojekte zur Umgehung Hollands hegte, an, sich etwas freier zu entwickeln. Die westfälischen Wälder wurden erst durch sie einer besseren Verwertung erschlossen. Durch die Erbauung der Schleusen bis Lippstadt herauf wurde sofort das Gebiet des Holzhandels um 150 Quadratstunden (!) erweitert[2] — eine Erfahrung, die sich genau in gleicher Weise in den letzten Jahren bei Verbesserung der Fulda und Weser gezeigt hat. Der weiteren Entwicklung stand aber der Oktroi im Wege, der zwar um ein Fünftel niedriger als der des Rheines war, aber dennoch im Durchschnitt 40 % der Fracht betrug; seitdem die Chausseen gebaut waren und das Pferd 20 Zentner statt wie bisher 15 zog, war eine Herabsetzung unvermeidlich, wenn der Wasserweg konkurrieren sollte. Delius erlangte sie ohne Schwierigkeit, da man auch mit der Tarifminderung auf dem Rhein begann.

Bedeutsamer und zukunftsreicher als alles übrige war jedoch der Kohlentransport, der sich einstweilen noch ausschließlich auf dem Wasserwege, auf Ruhr und Rhein vollzog. Blicken wir zurück auf seine Entwicklung[3]. Nachdem im Jahre 1767 die ersten Versuche gemacht worden waren, Kohlen auf die Lippe zur Verfrachtung zu bringen, fing man bald an, die Ruhr zu benützen, die als tiefste Linie des Kohlengebirges zugleich der Wasserlösung und der Förderung diente, erstreckte sich doch der Bergbau noch lange allein auf diese südliche Gegend des Kohlenrevieres mit ihren wenig mächtigen, aber leicht zu erschließenden Flözen. 10—15 mal hatte man anfangs auf der 10 Meilen langen Strecke umladen müssen wegen der vielen Mühl- und Fischwehre, die, einst von Klöstern und Herrensitzen angelegt, noch zu ihnen gehörten. Nur durch militärische Exekution in Werden und durch Geldvorschüsse an den Inhaber der Herrschaft Broich hatte Friedrich der Große die Regulierung des Flusses durch Schleusenbau durchgesetzt; ein Haupthindernis bildete der Partikularismus preußischer Beamten selber, die bald für den Kohlenbergbau von Mark, bald für Cleve Nachteile besorgten. Mehrere Schleusen blieben im Privatbesitz von Adligen, die sie mit Staatsvorschuß gebaut hatten. Nur ein schmaler Uferstreifen von 12′, allmählich durch Sprengungen verbreitert, diente als Leinpfad; herüber und hinüber

[1] Die Entscheidung traf erst 1832 ein.

[2] Denkschrift über die Lippeschiffahrt 1829. Köln. H.-K.

[3] Henz, Der Ruhrstrom und seine Entwicklung. Essen 1840. M. Lehmann, Stein 39 f.

mußten die Pferde in dem engen, gewundenen Tal gesetzt werden. Besonders gefürchtet war die Hattinger Brücke um ihrer engen Durchfahrt und ihrer Stromschnellen willen; das Schiff war verloren, wenn es sich hier quer legte, aber fast gefährlicher noch war die ebene Strecke von Mülheim nach Ruhrort mit ihren vielen Flutrinnen und dem versandenden Rückstau des Rheines. Schon Heinitz und Stein haben deshalb wieder an die Ersetzung der Ruhr durch die Lippe gedacht, zumal Steins geologischer Scharfblick bereits erkannte, daß weiter nördlich in größerer Teufe die mächtigeren Kohlenflöze strichen. Er hat dann durch das Hauptwerk seiner westfälischen Verwaltung, den Chausseebau, den Warentransport gefördert[1]. Doch blieb für die Kohle insbesondere die Ruhr einstweilen der gegebene Weg. Die Schiffe waren lang und schmal (110′ zu 16 1/8′), sie konnten nicht mehr als 30 1/6″ Tiefgang haben und 90 Tonnen waren die höchste Ladung; von Werden bis Ruhrort brauchten sie gewöhnlich 11 Tage; man hoffte noch 1840 umsonst, die Zeit auf 6 bis 7 Tage zu verkürzen. Damals konnte man noch auf 8 oder 10 Schiffbrüche im Jahre = 5 % aller Schiffe rechnen und war sehr zufrieden, als sich dies etwa auf die Hälfte ermäßigte. Frühzeitig hatten bei hohen Prämien sich daher die Schiffer bei einer französischen Gesellschaft versichert; um 1830 haben sie alsdann eine eigene Gegenseitigkeitsgesellschaft gegründet. Noch verstand es sich auch für die eifrigen Förderer dieses Werkes von selber, daß die Flußregulierung sich selber bezahlt machen müsse. Seit 1787 bestand der Ruhrschiffahrtsfonds, in den die Abgaben flossen, der seine Mittel aber auch aufbrauchte; nur in der Zeit des Großherzogtums Berg, als jährlich höchstens 64 000 Taler auf den Flußbau verwendet wurden, machte man einen finanziellen Gewinn. Dann hatte sich Vincke als Oberpräsident von Westfalen ausbedungen, die Ruhrschiffahrt, obwohl sie überwiegend der Rheinprovinz angehörte, unter seiner Obhut zu behalten. Eine allmähliche Ausgleichung der Abgabe auf der ganzen Strecke wurde durchgeführt[2], noch hatte man längere Zeit selbst auf dieser kleinen Strecke den Grundsatz befolgt, den Unterlauf stärker als den Oberlauf zu belasten. Die Benutzungsgebühren waren hoch, die Transportkosten schwollen durch sie für den Meilenzentner auf 1,74 Pfg. bei Vollfracht, 2,43 Pfg. bei Halbfracht an (4,6—6,5 Pfg. p. Tonnenkilometer); aber Schleusen und Leinpfad waren in musterhafter Ordnung, von 1820—25 wurde der erste Ruhrorter Hafen mit 5000 □ Ruten Magazinen hergestellt. Es sei hier schon erwähnt, daß sich bereits in den dreißiger Jahren diese

[1] Lehmann, Stein 184.
[2] Jedoch erst bis 1849.

Anlagen als zu eng erwiesen und man von 1837 ab ein neues, ebenso großes Bassin in Ruhrort erbaute, während sich gleichzeitig in Duisburg eine Aktiengesellschaft mit Staatsunterstützung für Hafenanlagen bildete. So hatte sich schon 1831 die Ruhrflotille auf 230 Schiffe gestellt; als sich die Zahl bis 1838 auf 377 erhöhte, war man auch an der Grenze der Leistungsfähigkeit des unbequemen Flußlaufes angekommen.

Einst hatte Heinitz in Begleitung seines jungen Schülers Stein im Jahre 1780 eine eigene Reise nach Holland unternommen, um der Ruhrkohle den holländischen Markt zu erschließen[1], dann hatte seit 1815 Hollands Ausschlußpolitik diese gezwungen, den deutschen Markt mehr aufzusuchen, und wir haben schon gesehen, wie die preußische Regierung damals nach anfangs lässigem Verhalten bei der Zentralkommission eifrig den unternehmungslustigen Stinnes förderte; der Minister Bülow hob hervor, daß der Kohlenhandel schon ein Objekt von jährlich 300 000 Taler sei — eine Summe, die in der Volkswirtschaft jener Tage beträchtlich schien. So konnte der Schlag, den die holländische Sperre der Kohlenförderung versetzte, binnen kurzem verwunden werden; auf der Ruhr allein steigerte sich der Versand in 15 Jahren um mehr als das Vierfache[2].

Das Wichtigste war doch, daß mit der Kohle ein Massenprodukt zu regelmäßiger Verschiffung zuerst auf den Rhein kam; denn die bisherige Massenware, das Getreide, war immer nur unregelmäßig ein Gegenstand der Schiffahrt gewesen; dadurch erfolgte eine rasche Vermehrung der verfügbaren Schiffsräume, die Rückfracht wurde Notwendigkeit, die Preise für sie konnten aufs billigste gestellt werden und alle anderen Massenfrachten, die jetzt erst großenteils möglich wurden, hatten den Vorteil[3]. So schickte sich dieser Zweig der Kleinschiffahrt, der stapelfrei war, der sich durchaus in modernen Betriebsformen bewegte, an, die Führung auf dem Rhein zu übernehmen. Die Handelskammern, die noch den Stückgutverkehr fast allein im Auge hatten, kümmerten sich sehr wenig um diesen neuen Zweig, der dem Spediteur gar nichts zu verdienen gab. Die Kölner traf nur Vor-

[1] Lehmann a. a. O. 40.

[2] Die Versendung auf der Ruhr war anfangs von 1816 mit 2956887 Zentner zu 1818 mit 1959611 Zentner gesunken, sie hob sich bis 1830 auf 5504512 Zentner.

[3] Daher war die Entwicklung des Kohlentransports, als Stinnes die Rückladung durchgesetzt hatte, beinahe sprunghaft. Auf der Ruhr allein gingen 1818: 1959601 Zentner, 1823: 4619113 Zentner. Auf dem Rhein gingen in diesem Jahre (1823) von Ruhrort nach Düsseldorf 2418756 Zentner und höher hinauf 1247699 Zentner, von diesen 112032 Zentner noch oberhalb Mainz. Zusammen 3666455 Zentner nach Schirges S. 94, dessen Tabellen bis in die vierziger Jahre jedoch sehr lückenhaft sind.

sorge, daß nicht andere Waren als Getreide in die schmutzigen Kohlenschiffe geladen würden und noch 1826 erklärte sie sich gegen den Erlaß des Oktrois für Kohle, mehr aus Eifersucht als aus gewichtigen Gründen. Die 55 Cts. per Tonne, die schon von Ruhrort bis Köln entrichtet wurden, schienen ihr bedeutungslos! Berechtigt war nur, daß sie als Kompensation auch die Aufhebung des Moseloktrois für Saarkohle forderte, damit diese dem Monopol der Ruhrkohle auf dem Rhein Konkurrenz mache. Die Vernachlässigung der Mosel bei gleichzeitiger Kanalverbindung der oberen Saar nach Süden und die Überlegenheit der Ruhrkohle nach Mächtigkeit, Güte und Nähe hat dann doch der Saarkohle naturgemäß eine andere Richtung angewiesen.

Überall stellt sich bei genauerem Zusehen schon vor Erlaß der Rheinschiffahrtsakte der Oktroi als bestimmendes Element der Preisbildung heraus; noch aber trat in der allgemeinen Schiffahrtspolitik dieser Jahrzehnte über den anderen, dringenderen Fragen die seiner Ermäßigung in den Hintergrund; hatte ja doch auch die Wiener Kongreßakte, die sonst überall so radikal verfuhr, eben nur die gleichmäßige Durchführung des Oktroi auf der holländischen Strecke verordnet, was, ohne daß es von den Diplomaten bemerkt wurde, dort eine Erhöhung bedeutete. Von größerer Bedeutung war ihr Beschluß gewesen, den Gesamtbetrag des Oktroi von der See bis Basel nach der Uferlänge umzulegen und die Erträge nach Maßgabe derselben den Uferstaaten zu überlassen, aber sofort diese in die Verwaltung ihrer Strecken einzusetzen. Daraus ergab sich nämlich eine wunderliche Konsequenz des Interimistikums: Da das definitive Reglement nicht zu stande kam, bezog einstweilen zwar jeder Staat die gesamten Einnahmen auf seiner Strecke, diese aber noch nach dem alten Tarif, der für den Niederrhein nicht unbeträchtlich höher war als für den Oberrhein. Diesen alten Fuß hatte man seinerzeit 1804 gerade mit Rücksicht auf den weit stärkeren und wertvolleren Verkehr des Niederrheins, um den Oberrhein etwas zu entlasten, vorgesehen. Das hatte seinen Sinn, solange die Oktroi-Erhebung und Verwendung gemeinsame Angelegenheit war. Jetzt aber besaß Preußen allein den Niederrhein und erhob für sich allein nach dem höheren Satz von dem fünffach stärkeren Verkehr auf ihm die Abgaben. So wurde der Oktroi beinahe gleichgültig für die oberen Uferstaaten und eine höchst einträgliche Finanzquelle für Preußen.

Der Gesamtertrag des Oktroi hatte bald nach seiner Einführung die hohe Ziffer von 2 563 456 Fr. 68 Cts. im Jahre 1807[1] erreicht; er

[1] 1806: 2439645 Fr. 75 Cts.

war dann unter der Herrschaft Napoleons stufenweise bis 1813 auf 1 388 821 Frank 68 Cts.[1] gesunken, um sich dann rasch auf 3 414 844 Fr. 18 Cts. im Jahre 1817 zu steigern. Das war allerdings allein den großen Getreidetransporten zuzuschreiben, die das Hungerjahr nötig machte. Als diese wegfielen und sich nun die holländische Zollbehandlung erst schwer fühlbar machte, sanken bis 1821, d. h. bis zum Erlaß des gemilderten holländischen Zollgesetzes, die Erträge auf 2 421 755 Fr. 23 Cts. und sie hoben sich bis 1826 nur langsam auf 2 767 759 Fr. Ganz ungleichmäßig aber fielen die Anteile aus.

Schon 1819 rechnete man[2], daß der Niederrhein (zweite preußische Strecke) im Durchschnitt seit 1804 1 544 871 Fr. 56 Cts. gebracht hatte, während er nach den Wiener Bestimmungen nur hätte 778 595 Fr. 08 Cts. bringen sollen, während der Oberrhein 1 056 233 Fr. 48 Cts. statt 1 452 553 Fr. gebracht hatte. Preußen hatte also jährlich 776 276 Fr. 48 Cts. zu viel bekommen, und der Rheinverkehr war überhaupt mit 369 956 Fr. 29 Cts. mehr belastet, als es eigentlich die Wiener Akte erlaubte; und dieses Mißverhältnis hatte sich in den nächsten Jahren eher noch verschärft[3].

Man wird es leicht begreifen, daß die Süddeutschen insgesamt den preußischen Fiskus in Verdacht hatten, diesen für ihn so vorteilhaften Zustand verewigen zu wollen[4]. Hier aber kann man mit aller Bestimmtheit be-

[1] Nach Rau I 210. Die Tabelle bei Ockhart, Verwalt.-Bericht v. 1824 und Eckert S. 149 zeigt nur geringe Differenzen.

[2] Rau II 2, S. 69.

[3] Von 1817—1821 war nach Ockhart (Rau III 1 S. 46 f.) das Verhältnis:

	Oberrhein	Die preußische Strecke
1817	682 231 Fr.	2 727 518 Fr.
1818	532 986 „	2 066 348 „
1819	506 281 „	1 996 025 „
1820	540 101 „	2 039 825 „
1821	494 747 „	1 926 236 „

O. nahm als sicher an, daß unter den obwaltenden Verhältnissen Preußen vier Fünftel, die Übrigen ein Fünftel beziehen würden. Das bestätigen auch die folgenden Jahre (cf. auch Eckert 149 f.). Eckerts bis 1823 gehenden Tabelle der Gesamt-Oktroibeträge seien noch aus Ockharts Bericht für 1826 beigefügt:

	Zu Berg	Zu Tal	Gesamt
1825	1 350 909 Fr.	1 240 973 Fr.	2 591 883 Fr.
1826	1 472 984 „	1 294 775 „	2 767 759 „

[4] Dieser Verdacht zieht sich namentlich durch die badischen Berichte. Es bedurfte der redlichen, man mag sagen etwas väterlichen Offenheit Bernstorffs gegen Frankenberg, um bei Baden dieses Mißtrauen zu zerstreuen.

haupten, daß Preußen durchaus ehrlich verfuhr. Natürlich ließ es sich dieses Pressionsmittel auf die süddeutschen Staaten, denen der Anschluß an Preußen so stattliche Mehrbeträge in Aussicht stellte, nicht entgehen, aber nie ist der Gedanke, den Oktroi fiskalisch auszunützen, aufgetaucht, obwohl es nicht an lockenden Stimmen fehlte — sie kamen natürlich aus Köln —, die dem Staate die große finanzielle Einbuße vorrechneten, die ihm drohte, wenn er sich mit Holland vertrüge. Das freilich verstand sich noch von selber, daß der Rhein seine Kosten aufbringen müsse. Wie viel diese damals betragen haben, dafür fehlt es leider an jedem Anhalt. Groß waren sie, ehe die Rheinregulierung einsetzte, natürlich nicht, die Einnahme des Staats aus dem Oktroi also sehr beträchtlich. Eben deshalb ging Preußen jetzt auf eigene Hand mit Ermäßigungen vor, selbstverständlich im wesentlichen nur zu Gunsten seiner eigenen Volkswirtschaft. In ihrer Denkschrift von 1826 hatten sie die Stände der Rheinprovinz gefordert, indem sie ausführten: Der Tarif von 1804 entstamme einer Zeit allgemeiner Teuerung; in der Gegenwart, die unter dem Zeichen der Verbilligung stehe, sei er, sei sogar der ermäßigte, nur auf dem Papier stehende Tarif von 1815 viel zu hoch. — Es waren die Jahre des furchtbaren Preissturzes des Getreides und der daraus folgenden allgemeinen Entwertung in Deutschland. — Durch den übermäßigen Oktroi vor allem werde eine Frachtverteuerung veranlaßt, die auf die Dauer jede Konkurrenz des Rheines im Weltverkehr ausschließe. Die eine Zahl, die sie anführten, reicht für sich allein aus, um dies zu belegen: Von Emmerich bis Straßburg auf 78 Meilen wurden allein an Oktroi für die Last (2 t) 80 Fr. (resp. 83 Fr.) gezahlt. Wenn Holland sich dem Oktroi anschließe, erhöhe sich die Ziffer auf 100 Fr., während von Hamburg nach New York nur halb so viel überhaupt an Fracht gezahlt werde. Das preßte den Ständen den Notschrei aus: „Was kann uns die Gunst des Klimas, des Bodens, der Gewerbefleiß, der Besitz des herrlichsten Stromes nützen, wenn die Ketten nicht gesprengt werden, die ihn und uns fesseln."

Anfangs folgte der Staat nur zaghaft dieser Anregung. Noch 1826 lehnte er für Raps und Rübsamen, die in der ersten Tarifklasse standen, eine Ermäßigung auf den Fuß des Getreides ($^1/_4$ Gebühr) ab, so notwendig es in diesen Jahren auch der Landwirtschaft bei dem jammervollen Stand der Getreidepreise und dem Mangel jedes Getreideexportes war, diese Exportware, die sie jetzt mit der Ausbreitung der Fruchtwechselwirtschaft in ausgedehntem Maße liefern konnte, zu begünstigen. Bitter bemerkte die Kölner Handelskammer, es werde also für Ölfrucht der Oktroi von Köln nach Emmerich $3^1/_2$ mal so viel betragen als sogar die Transitgebühr durch

die Niederlande. Das änderte sich sofort unter Motz und seinem Vertrauensmann in den Rheinlanden, Schütz. 1828 hob zunächst der Staat 4 binnenländische Oktroistationen, Andernach, Linz, Wesel, Ruhrort auf, und schon im nächsten Jahre erfolgte der entscheidende Fortschritt: Der Oktroi fiel für den gesamten inneren preußischen Verkehr auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen[1] weg; auch für ausländische Waren, wenn sie aus dem Kölner Hafen ins Ausland versandt wurden, galt das gleiche; 1831 fügte Schütz die Freiheit für ausländische Waren, die mit der Bestimmung nach Preußen in den Freihafen gingen, hinzu. Zugleich hatte Motz, wie wir sahen, die Moselzölle auf ein Geringstmaß beschränkt, nachdem Köln als Vergünstigung Oktroifreiheit für Lohe gewünscht hatte, um seine Gerbereien konkurrenzfähig mit den Siegenern, die das Material an Ort und Stelle hatten, zu erhalten.

Motz hatte nach seiner Weise summarischen Prozeß gemacht. Was brauchte es langer Erhebungen und Denkschriften, um ein Geschenk vorzubereiten, das jeder gern empfing. In Preußen — und wohl nicht in Preußen allein — steht die Bedeutung der Maßregeln mit der Dicke der Akten über sie gewöhnlich im umgekehrten Verhältnis. Diese Erleichterung für die Preußen bedeutete aber zugleich, daß nun der Oktroi mit aller Schärfe allein auf das Hinterland fiel, daß seine volkswirtschaftlichen Interessen durch ihn im Vergleich mit Preußen nun noch mehr zurückgedrängt wurden. Motz hat auch in diesem Punkte diese echt preußische Politik mit Meisterschaft geübt. Er konnte es ja abwarten, bis die Süddeutschen zu Preußen bittend kamen; und selbst die üblichen Klagen über Mißbrauch der Gewalt konnten sich hier nicht erheben; denn wer wollte es Preußen verwehren, von seinen eigenen Staatsbürgern kein Geld zu nehmen? Die Rheinschiffahrtsakte von 1831 hat, wie wir sahen, das Prinzip sanktioniert. Noch war aber diesen Anfängen eine lange und wechselvolle Geschichte beschieden, bis sie mit dem völligen Verzicht auf die Rheinschiffahrtsabgaben endete.

In seltsamem Gegensatz zu diesem Verhalten Preußens verkündigte Nassau im Jahre 1828, daß es auf eigene Hand mit der definitiven Regelung des Oktroi nach dem Fuß der Wiener Akte an seiner Zollstelle in Caub vorgehen werde, und erhob also einen Zuschlag.

Nicht der Oktroi allein schwellte die Rheinfrachten an; der holländische Transit, der Kölner und Mainzer Umschlag und das Privileg der Großschiffer für die wichtigsten Warengattungen wirkten einträchtig wie sonst zu

[1] Ausgenommen die kanalisierte Ruhr, wo es sich um Schleusengelder handelte.

diesem gleichen Erfolge zusammen. Im Jahre 1817 rechnete die Kölner Handelskammer glaubhaft, daß bei einem Verkehr von 1 720 562 Zentner im Werte von 81 774 144 Fr. von Holland nach Köln in Holland nicht weniger als 5 651 803 Fr. überflüssiger Unkosten erwüchsen, die Kosten des Umschlags in Köln rechneten sie etwas niedrig, doch nicht eben falsch, auf 636 474 Fr.[1]

Eine detaillierte halbamtliche Frachtenberechnung aus demselben Jahre zeigt, daß die holländischen Kosten ungerechnet der Wasserzölle fast die Hälfte der Kosten von London nach Frankfurt ausmachten, während Seefracht und Versicherung nur etwa 1/7, der Kölner Umschlag 1/25, die Fracht von Rotterdam bis Frankfurt, auch diese noch unbillig teuer, etwas über 1/3 der Kosten betrug[2]. Bei Zucker betrug der Transitzoll in Holland allein 1/3 aller Kosten. Diese holländische Belastung, bei den einzelnen Waren verschieden, sollte aber auch ungleichmäßig, teils als Finanzzoll, teils als prohibitiver Schutzzoll wirken. Für die geringwertigen Waren, für die man jedoch von Deutschland aus auch nur geringen Absatz hatte, ließ sie

---

[1] Rau I 229 ff. Die Kosten in Holland betrugen:

Lastgeld 5 Fr. 56 Cts. p. Last	239 158	Fr.
15 % Zuschlag	35 874	„
Transitzoll	1 880 804	„
Speditionsunkosten	3 441 124	„
15 % Zuschlag der Wasserzölle	54 843	„
	5 651 803	Fr.

Setzt man die Speditionskosten ab, dagegen den vollen Betrag der Wasserzölle ein, so ergibt sich als Einnahme des niederländischen Staates 2 631 142 Fr.

[2] Rau I 285.

20 Faß = 178 Zentner Zucker kosten London—Rotterdam	184	fl.	10	Kr.
Hafengebühr und Wächterlohn	14	„	15	„
Transitzoll à 2½ fl. p. Zentner	453	„	18	„
Zuschlag von 15 %	77	„	19	„
Plombage, Passeport	38	„	10	„
An Bord Führen	14	„	8	„
Arbeitslohn und Wiegen	14	„	10	„
Stempelgebühren	5	„	12	„
Provision [Spediteur]	40	„		
Fracht nach Köln (85 Kr. p. Zentner)	258	„	44	„
Spesen in Köln (18 Kr. p. Zentner)	55	„		
Fracht Köln—Frankfurt	231	„	24	„
Spesen vom Wasser ins Haus	16	„	8	„
	1395	fl.	22	St.

Dabei ist zu bemerken, daß in der Fracht Köln—Amsterdam auch noch die holländischen Wasserzölle stecken.

sich ertragen; aber bei den Erhebungen im Jahre 1823 zeigten die größten Kaufleute des Rheinlands aus ihren Büchern glaubhaft, daß Zucker von London nach Köln $6^3/_4$—$7^1/_2$ %, Wein $7^1/_2$ % des Wertes, Kupfer $15^1/_2$ % am Transit in Holland trage, daß eine Branntweinausfuhr aus Deutschland über Holland ganz unmöglich sei, weil die Kosten in Holland 34 % vom Einkaufswert in Mainz machen würden. Die Oberdeutschen, die während dieser Jahre in ihren Kornvorräten erstickten, hätte die Branntweinbrennerei etwa wie den Baronen im Inneren Livlands als beste Art der Verwertung geschienen [1]. Die Kölner Kaufleute, die jetzt schon auf den Erwerb eigener Zuckerraffinerien ihr Augenmerk richteten, bemerkten, daß deshalb das Rheinland noch keine einzige solche, dagegen Hamburg über 400, Holland noch mehr besitze.

Zugleich berichtete Fr. W. Hasenclever von Remscheid, daß er für eine ganze Schiffsladung Lima—Amsterdam 11 900 fl. Fracht gezahlt habe, der Transit in Holland habe 2023 fl. 16 Cts., die er bei freier Durchfahrt sich ganz hätte sparen können, Fracht und Oktroi bis Mülheim 1260 fl. holländisch gekostet. Dafür hatte die Ladung aber auch 3 Monate Aufenthalt und entsprechenden Zinsverlust in Holland gehabt. Nicht viel anders war es 1827, wo der größte Kölner Weinhändler, v. Mumm, für 33 Gebinde = 10 t Wein in den Niederlanden 172 fl. Gebühren zahlen mußte, während Oktroi und Fracht Köln—Amsterdam $200^1/_2$ fl., die diesmal besonders hohe Seefracht 207 fl. betrug.

Solche Zahlen beweisen, wie nötig der Kampf des rheinischen Handelsstandes gegen die holländischen Transitzölle und Umschlagrechte war. Wenigstens das Material sammelte man im voraus aufs beste, wie sich bei freier Durchfahrt die Frachten stellen würden. Es ist für den Gang, den bisher der Handel im deutschen Westen genommen hatte, bezeichnend, daß man nur bei den Remscheider und Elberfelder Fabrikanten Auskunft finden konnte, als den einzigen, die direkten Handel über See trieben [2]. Sie hatten allerdings vornehmlich zu berichten, wie die Seefrachten ganz anders als die versteinerten Rheinfrachten von Jahr zu Jahr wechselten, daß man in der Ostsee 1817 von Riga nach Rotterdam pro Last (2 t) 48—60 fl., wenige Jahre später nur 18 fl. gezahlt habe, daß die Fracht nach Westindien oft rasch um 50 % Unterschiede zeige, und daß man nicht selten Rückfracht umsonst als Ballast nehme. Nach den genauesten Daten,

---

[1] In der Tat zeigt die Tabelle über Branntweinversand auf dem Rhein bei Schirges S. 98 die Bergfahrt ganz überwiegend.

[2] Hasenclever-Remscheid; Aders, die Westindische Kompagnie und Simons Erben, Elberfeld.

an deren Herbeischaffung sich Delius und Sack beteiligt hatten, berechnete 1829 der Referent der Kölner Handelskammer, Heimann, die wahrscheinlichen Frachten pro Last (2 t) bei völliger Aufhebung des holländischen Transitzolls und Herabminderung des Oktroi auf ein Viertel, was freilich nur fromme Wünsche waren, Hamburg—Köln 28 Taler 14 Sgr. höchstens, 19 Taler 5 Sgr. mindestens, Königsberg—Köln 42 Taler 9 Sgr. höchstens, 28 Taler 1 Sgr. mindestens, Köln—Swinemünde im Durchschnitt 34 Taler. Die Landfracht Köln—Berlin kam damals auf 2 Taler pro Zentner, also 80 Taler pro Last. Delius hoffte schon 1829, daß sie sich durch die projektierte Eisenbahn Wesel—Minden um 12—15 Sgr., also die Hälfte oder doch ein Drittel ermäßigen werde.

So schweiften die Gedanken voraus, indes auch auf den deutschen Rheinstrecken durch Oktroi und Gildenschiffahrt die Frachten teuer blieben. Sie verschoben sich wenig, der Einfluß der Handelskammern auf ihre Festsetzung war illusorisch. Im Jahre 1817 rechnete man die Fracht für 1 Zentner der ersten Tarifklasse inkl. Oktroi von Rotterdam nach Köln 1 fl. 25 Kr. oder 3 Fr. 10 Cts., von Köln nach Frankfurt 1 fl. 16½ Kr. oder 2 Fr. 75 Cts.[1], im Jahre 1827 rechnete die Kölner Handelskammer, daß auf der ganzen befahrenen Strecke von Rotterdam bis Straßburg die Last (2 t) 125 fl. und in der Talfracht, wo der Oktroi um ein Drittel, die Fracht um 17 % billiger war, 84 fl. komme, Rückfracht Köln—Rotterdam kostete immer noch 1 fl. pro Last. Der Oktroi machte regelmäßiger Weise zwei Fünftel der Fracht aus; er wurde stets in dieser mitgezahlt.

Unter solchen Umständen blieb es während dieser ganzen Zeit fraglich, ob sich für die meisten Waren der Wassertransport auf dem Rheine überhaupt lohne. Jede weitere Verschiebung zu Gunsten des Landweges schien ihm den Gnadenstoß versetzen zu müssen. Schon im Januar 1815 vor dem Erlaß der Akte stellte die Kölner Handelskammer eine Frachtliste zusammen[2], aus der hervorging, daß die Landfrachten über Frankreich billiger und rascher seien als am Rheine, und zog daraus den berechtigten, aber durch die Ereignisse bald widerlegten Schluß, daß die Niederlande sich durch Erleichterungen würden anstrengen müssen, um den Transit Frankreich streitig

---

[1] Rau I 290.

[2] Köln. H.-K.: I. Durch Frankreich:

Bordeaux—Basel	in 55	Tagen	18—19	Fr. p. Ztr.
Bordeaux—Straßburg	„ 50	„	18—20	„ „ „
Havre—Basel	„ 30	„	11½—12	„ „ „
Havre—Straßburg			11¾	„ „ „
Nantes—Basel			13½	„ „ „

zu machen. Im Jahre 1818 stellte sich bei einer für die Zentralkommission berechneten Routenvergleichung[1] heraus, daß jetzt, nachdem die holländische Transitverteuerung sich geltend machte, der Zentner Zucker von London nach Frankfurt über Rotterdam—Köln 7 fl. 50 Kr., über Bremen—Minden nur 6 fl. 11 Kr., also über 21 % weniger zu befördern koste. Die Differenz zwischen den Kosten der Beförderung Havre—Basel und Rotterdam—Basel blieb auch 1823 1 Fr. 64 Cts. Auch 1827 suchte trotz billigerer Talfrachten noch der süddeutsche Krapp den Weg nach Havre auf[2]. Und beschleunigt arbeitete Frankreich an den Kanälen, die in den nächsten Jahren ihre Wirkung äußern mußten.

Sehr ungleich wurden die einzelnen Waren von diesem Stand der Frachten beeinflußt. Das weitschichtige Zahlenmaterial, das die Beamten der Verwaltungskommission Ockhart, Hermann und Schirges veröffentlicht haben[3] und das durch die Aufzeichnungen der Handelskammer Köln noch ergänzt wird, reicht allerdings nicht aus, um eine fortlaufende Statistik der einzelnen Warengattungen herzustellen, reicht aber völlig aus, die Gesamtlage zu kennzeichnen. Unter den 202 verschiedenen Waren, die die Kölner Handelskammer für ihren Hafen notiert, treten die Industriewaren ganz zurück. Es wurde oft bemerkt und bedauert, daß die bergische Industrie, der Stolz des Rheinlandes, den Rhein ganz meiden mußte, sie versandte ihre Eisenwaren wie ihre Textilwaren über Bremen und Hamburg und ließ nur einen kleinen Teil ihrer Bezüge über Düsseldorf und Köln gehen. Der Kölner Hafen versandte im Jahre 1828 Gußeisen nur 30 035 Ztr., Stabeisen nur 21 929 Ztr., Stahl und Stahlwaren nur 1223 Ztr., Manufakturwaren 1483 Ztr., Leinentuch 5875 Ztr.[4] Hermann rechnete 1822 im Durchschnitt der vergangenen sechs Jahre im gesamten Rheinverkehr nur 11 % des Wertes auf alle „Produktionsfabrikate“, 89 % kamen auf Kon-

---

II. Außer Frankreich.

Antwerpen—Basel (Land)	24 Fr. 26 Cts.
Antwerpen—Köln—Basel (Rhein)	17 „
Antwerpen—Köln—Straßburg	13 „
Amsterdam(Rotterdam)—Straßburg (Rhein)	9½ „
Amsterdam—Basel (Rhein)	13½ „

[1] Rau I 285 ff. f. v.

[2] Die Statistik der H.-K. weist für 1827 10606 Zentner Krapp auf.

[3] Als Probe druckt Eckert S. 154 aus Hermanns Adreßbuch 1827 die Liste ab. Die Notierungen der Kölner H.-K., wenn auch nur für einen Hafen bestimmt, besitzen größeren Wert durch ihre Spezialisierung. Die Rubriken Hermanns sind wenig geschickt.

[4] Die Ziffern für 1827 noch geringer.

sumtionswaren und Materialien[1]. Völlig unregelmäßig war die Versendung von Getreide. Das plötzliche Anschwellen der Versendungen und daher auch der Oktroi-Erträge im Jahre 1817 führte sich ausschließlich auf die durch die Mißernte nötig gewordene Getreideeinfuhr von der See her zurück[2]. In gewöhnlichen Zeiten gab es nur einen Getreideverkehr stromab. Aber auch hier schwankte der Getreidehandel auch jetzt wie in den Zeiten der King und Galiani in plötzlichen Sprüngen, die aber viel mehr noch vom Bedarf der Importländer als von den Ernten der Rheinischen Staaten abhingen. So betrug der Kölner Verkehr in Getreide 1827 122817 Ztr. und 1828 398007 Ztr.; davon Roggen, noch immer die Hauptfrucht 41739 und 153805 Ztr. Beide Jahre aber waren gleichmäßig fruchtbare. Sehnsüchtig harrte damals nicht nur das östliche Deutschland, das ja den englischen Getreidemarkt nur wiederzuerobern brauchte, sondern auch das südliche auf jene kleine Änderung der englischen Getreidezollgesetzgebung, wie sie mit der gleitenden Taxe eintrat. Damals veröffentlichte die Handelskammer Köln eine Rechnung, wonach der Getreideexport nach England bereits lohnte, wenn in London der Quarter Weizen auf 60 Sgr., der Zoll also auf 20 Sgr. stehe. Denn dann kam der Preis des Scheffels in London auf 3 Taler 24 Sgr., während er für den Export in Köln für 1 Taler 16 Sgr., also um das $2^1/_2$fache billiger zu haben war, woraus man auf die Einkaufspreise im Oberland schließen kann[3]. Im Rheinland galt damals die Erschließung von Mittel- und Südamerika nach dem Unabhängigkeitskriege als die große aussichtsvolle Konjunktur; man hoffte ohne Hollands Vermittlung und in Konkurrenz mit England seine Versorgung in die Hand nehmen zu können; dieser Aussicht galten die beiden großen vom Staate gestützten Elberfelder

[1] Schirges 102 f. In Mainz schwankte der gesamte Roheisenverkehr in den Jahren 1822—26 in den bescheidenen Grenzen von 15200—25844 Ztr., Schmiedeeisen und Stahl zwischen 4335 Ztr. und 18771 Ztr., Eisen- und Stahlwaren zwischen 12693 und 14556 Ztr.

[2] Es kam Getreide aus holländischen Häfen nach Köln 1817 943345 Ztr., 1818 557385 Ztr.

[3] De la navigation du Rhin, Köln 1827. Man hoffte, wenn die Zwangsumladung in Rotterdam und der niederländische Transit wegfalle, auf eine Zeitersparnis von $1^1/_2$ Monat statt 3 Monat Lieferfrist bei nur der Hälfte des Getreideverlustes. Man nahm an, daß sich alsdann der Einkaufspreis in Köln p. Scheffel auf 1 Taler 26 Sgr. 10 Pfg. steigern würde, also ungefähr die Hälfte des Londoner Marktpreises und sah dies schon als einen für die Landwirtschaft erfreulichen Fortschritt an. Man wagte kaum zu hoffen, daß bei einem Zoll von 8 Schill. der Kölner Preis 2 Taler 20 Sgr. p. Scheffel erreichen werde.

Unternehmungen des mexikanischen Bergwerksvereins und der westindischen Kompagnie. Das aber, was man als Exportartikel außer den bergischen Stahlwaren, die ihren alten Absatz nur zu behaupten brauchten, hatte, war deutsches Mehl, das man in Mannheim einzukaufen gedachte, um es nach Lima zu exportieren [1].

Gerade umgekehrt verhält es sich mit der Ausfuhr des Holzes. Es blieb auch während dieser ganzen Epoche die wichtigste Ausfuhrware des waldreichen westlichen Deutschland. Für die Schiffahrt im eigentlichen Sinne kam dieser Verkehr als Flößerei allerdings nicht in Betracht. Die Versendung von Eichen- und Tannenholz schwankte nur in geringem Maße, höchstens um ein Viertel des Durchschnitts, ganz regelmäßig ging fast der gesamte Absatz des Eichenholzes nach Holland, vom Tannenholz anfangs etwas mehr, später etwas weniger als die Hälfte. Die Tanne stammte ausschließlich vom Oberrhein und Main, die sich 1826 fast gleichmäßig mit 111 504 cbm und 106 864 cbm an der Lieferung beteiligten [2], während am Eichenversand der Main 40 %, der Oberrhein fast 28 %, die Mosel 8 %, die Lippe 21 % lieferte [3]. Schon 1827, als sich in den letzten Jahren der Holzhandel sehr gehoben hatte, befürchtete man, daß durch große amerikanische und norwegische Bestände, die sich in Holland aufgehäuft, der Export zurückgehen könne und begrüßt eine Hebung des inneren Konsums. Noch entfiel mehr als ein Viertel des gesamten Oktroi auf das Holz [4]. Es war noch die führende Ware in der Talfahrt. Selbst beim Rohtabak, dem Handelsgewächs des Oberrheins, war die Bergversendung meist um das dreifache größer als die Talversendung [5]. Hier wirkte die Frachtteuerung wie ein Schutzzoll für die einheimische Verarbeitung. Aber selbst beim Wein überwog in Mainz während dieser ganzen Zeit

---

[1] Vgl. auch die Tabelle Schirges S. 95.

[2] Auf dem Main kamen um 1830 bei Hanau 3,7 Mill. Ztr. auf das Holz, 0,55 Mill. auf Steine, und 0,5 Mill. auf alle anderen Waren im Talverkehr. Der gesamte Bergtransport betrug noch nicht 0,25 Mill. Ztr. Schanz, Mainschiff. S. 37.

[3] Ockhart, Bericht 1827.

	Mainz Eiche	Wesel Eiche	Mainz Tanne	Wesel Tanne
1820	49 989 cbm	64 033 cbm	166 561 cbm	73 625 cbm
1826	57 139 „	84 143 „	218 968 „	115 800 „

Nau IV 1, S. 35 f. Bemerkungen über die Holzflößung von 1822. Eine Übersicht über den Floßverkehr von 1820—26 gibt Ockharts lithographierter Bericht für 1826.

[4] 1827: 660 559 Fr. von 2 768 342 Fr.

[5] Siehe die Tabelle bei Schirges 97.

die Bergfahrt weitaus die Ausfuhr zu Tal, die erst in Köln bedeutender wurde[1].

In der Bergfahrt aber, die doch immer als die reguläre galt, in der die Frachtfestsetzungen auch wirklich galten und von der die Großschiffer ihren Gewinn erwarteten, dominierten noch ganz und gar die Kolonialwaren, vor allem Kaffee und Zucker. Der gesamte Verkehr aus Holland bestand aus solchen. An Kaffeezufuhr rechnete man in Köln im Durchschnitt 150000 Ztr. im Wert von 2600000 Taler = 12 % des Wertes aller ankommenden Güter, an Zucker 245000 Ztr. Kaffee und Zucker zusammen machten fast 4/7 der holländischen Einfuhr aus. Jetzt freilich begannen auf der preußischen Strecke allmählich die Kohlen zu überwiegen. Die geringwertige Ware lief auch hier der hochwertigen den Rang ab[2].

Hermann konnte 1822 im Durchschnitt der Jahre seit 1816 rechnen, daß von den auf dem Rhein versendeten Waren dem Wert nach auf die Kolonialwaren 61 %, die Steinkohlen 10 %, das Holz 10 %, Wein und Mineralwasser 5 %, Getreide 2 %, Salz 1 %, alle Fabrikate 11 % kämen[3]. Anders stellte sich natürlich die Zentnerzahl der Waren. Hier rechnete man in demselben Jahre 1822 in der Bergfahrt für den Niederrhein bis Köln: 23 % Kolonialwaren, 69 % Steinkohlen, 8 % alles übrige, für den Mittelrhein bis Mainz: 44 % Kolonialwaren, 24 % Kohlen, 32 % das übrige; in der Talfahrt bis Köln 15 %, von Köln 16 %, Feld- und Baumfrüchte, 11 % bis und 6½ % von Köln Wein, Öl, Mineralwasser, 36 % bis und 35 % von Köln Steine und Erden, 21 % bis und 32 % von Köln Holz in Schiffen, 17 % bis und 10½ % von Köln Diverses[4]. Aber der Anteil der Kolonialwaren ging seitdem zurück und mit ihm der Verkehr mit den Niederlanden überhaupt. Waren im Jahre 1817 aus Holland in Köln angekommen[5]:

---

[1] Schirges 98. Z. B. von Mainz 1823 zu Berg 35840 Ztr., zu Tal 23366 Ztr.

[2] Als Beispiel der Zusammensetzung der Transporte diene hier die Abfuhr von Köln im Jahre 1828. Aus Holland 705699 Ztr., davon nur 8846 Ztr. nicht Frachtgut, davon Zucker und Kaffee 395000 Ztr. Vom preußischen Niederrhein 1230740 Ztr., überhaupt kein Frachtgut, davon Kohlen 1169193 Ztr. Von Frankfurt 27666 Ztr. Meßwaren. Von Mainz 670488 Ztr., davon 488654 Ztr. Floßgut. Vom Mittelrhein 223689 Ztr., davon 98055 Ztr. Floßgut und Steine. Von Koblenz rc. 1321537 Ztr., davon 943516 Ztr. Steine und Lohe. Total zu Berg 1936440 Ztr., zu Tal 2243342 Ztr., im Wert zusammen von 24000000 Taler. Vergl. auch die Warenliste für 1825 bei Hermann, Adreßbuch 1827, wieder abgedruckt bei Eckert S. 154.

[3] Rau III 1, S. 59.

[4] Rau III 1, S. 103.

[5] Rau I 1, S. 238.

Ranggüter	828 865	Ztr.
Getreide	728 318	„
Salz	163 379	„

so war seitdem die Getreideeinfuhr weggefallen, die Salzdurchfuhr verboten, und die Ranggüter auf 705 699 Ztr. zurückgegangen[1].

Wenn wir von der Flößerei absehen, ergibt sich, daß auf allen Stromstrecken, abgesehen vom Mittelrhein, die Bergfahrt die Talfahrt weit überwog und weit rentabler war. Die Dinge aber lagen so, daß nur durch weiteres Steigen der Bergfahrt d. h. hier der Kohlenschiffahrt die Exportmöglichkeit für die geringwertigen Waren des oberen Deutschland sich verbessern konnte. Eckert, auf den ich ausschließlich verweise[2], hat außerdem die Beteiligung der einzelnen Stromstrecken am Verkehr verglichen. Es zeigt sich, daß selbst am Oberrhein die Bergfahrt noch immer trotz aller technischen Schwierigkeiten überwog. Wenn dies aber auch trotz jenes Rückgangs der holländischen Zufuhr am Niederrhein der Fall war, so gab eben nur der Steinkohlenversand den Ausgleich. Die Bergfahrt auf dem Mittelrhein, wo sich dieser erst allmählich zur Geltung brachte, zeigt daher auch einen geringen Rückgang. Es bahnte sich ganz allmählich ein Zustand an, in dem die voluminösen und geringwertigen Massenwaren die Führung erhielten.

Im übrigen zeigt der Verkehr eine außerordentliche Stabilität. Im Jahre 1818 hatte der oberrheinische Verkehr (Berg- und Talfahrt zusammen inkl. des Main) in Mainz 1 178 211 Ztr. betragen, im Jahre 1825 betrug er 1 174 768 Ztr. Die entsprechenden Zahlen für den Mittelrhein waren im Mainzer Hafen 1 330 948 Ztr. und 1 279 816 Ztr.; im Kölner Hafen 3 007 280 Ztr. und 2 475 960 Ztr., woraus man zugleich sieht, daß regelmäßig etwas mehr als die Hälfte der Waren auf die mittelrheinischen Zwischenhäfen entfiel. Der niederrheinische Verkehr des Kölner Hafens hatte sich von 1819 mit 3 373 680 Ztr. nur auf 3 620 440 Ztr. im Jahre 1825 verschoben. Der gesamte Schiffsverkehr im Kölner Hafen betrug 1819: 6 380 960 Ztr. und im Jahre 1829: 7 214 600 Ztr. Erst in dem hoffnungsfreudigen Jahre 1830 erlebte Köln einen Verkehr von 8 952 420 Ztr. ehe die Aufhebung des gezwungenen Umschlags binnen kurzem den Kölner

---

[1] 1826 waren es gar nur 612 143 Ztr. gewesen. Ockhart-Bericht 1827.

[2] Eckert 151 f. Seine tabellarischen Übersichten von 1818—25 berechnet nach Rau III 1, 24 und Hermann, Adreßbuch 1827. Über die Bewegung im Kölner Hafen gibt die vollständige Übersicht von 1819 bis zur Gegenwart: Wirminghaus, Die Kölner Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert 1898. 33 ff.

Hafen fast auf ein Drittel stürzte. Solange der Umschlag bestand, sind eben die Zahlen der beiden Stapelstädte noch im wesentlichen die des Rheinverkehrs überhaupt. Der Gesamtverkehr auf dem Strome läßt sich dagegen nicht mit Sicherheit berechnen, weil in den veröffentlichten Registern der Oktroi-Inspektoren nur die einzelnen Stromstrecken behandelt sind, und man daher nicht erkennt, wie viel bloße Durchfuhr ist und auf der folgenden Strecke wiedererscheint[1]. In jedem Fall aber war die sechzehnjährige Zwischenzeit, die als eine Epoche des Kampfes und der Vorbereitung für die Geschichte des Rheines im XIX. Jahrhundert weitaus die wichtigste ist, in ihren Ergebnissen für den Verkehr eine Zeit des Stillstandes.

Sechstes Kapitel.

Die Anfänge der Dampfschiffahrt auf dem Rhein.

Nicht im Frachtverkehr, sondern in der Personenbeförderung, an die sich die Eilgüterbestellung anschloß, vollzog sich schon in dieser Epoche des Stillstandes der entscheidende Umschwung. Die neue Technik der Dampfschiffahrt und mit ihr die kapitalistische Unternehmungsform gelangten zum Siege über die Handarbeit des Ruderers und den genossenschaftlichen Betrieb. Schon war dieser, wie wir früher gesehen haben, auch ohne eine Änderung der Technik in die Abhängigkeit von einem kapitalistischen Unternehmer gekommen; allein die Umänderungen der Freiheitskriege verschafften ihm nochmals eine kurz bemessene Lebensfrist[2].

Der Gegensatz der Interessen spricht sich so recht darin aus, daß im Jahre 1814 jener Unternehmer Doleschall sich bitter über die Undankbarkeit der Schiffer beschwerte, die ihm ihre Existenz ohne eigenes Risiko verdankten[3], während diese von ihm behaupten, daß er und sein Kompagnon sich geberden wie Flußfürsten, die ein Regal innehätten[4]. Aus ihren leidenschaftlichen Klagen ergibt sich, daß gerade die Scheinform einer Genossenschaft bei obwaltender Vormundschaft des Unternehmers ihnen nachteilig war; denn die Herren verstünden sich auf die Kalkulation so vortrefflich, daß die

[1] Als Typus mag das Jahr 1821 gelten. Nach Rau III 1, S. 103 kamen an bis Köln zu Berg 1 672 089 Ztr., bis Mainz zu Berg 753 968 Ztr., bis Köln zu Tal 2 065 538 Ztr., von Köln zu Tal 1 344 535 Ztr.

[2] Für die Geschichte der Diligencenfahrt in diesem Zeitraum ist durchweg auf die sorgfältige Untersuchung Eckerts S. 163—185 zu verweisen. Nur in einem wichtigen Punkt weiche ich auf Grund der Kölner und Berliner Materialien von Eckert ab.

[3] Doleschall an die Handelskammer Köln. 10. Mai 1814.

[4] Denkschrift der vereinigten großherzoglich hessischen und herzoglich nassauischen Diligencenschiffer. Mainz 1819.

Rechnungen der Schiffer nur immer Verlust böten und sie herauszahlen müßten; so daß denn manche Schiffer den contractus mandati lieber mit der locatio-conductio, der Verpachtung ihrer Schiffe vertauschten. Die letzte, schlimmste Aussicht, daß sie ihre Jachten verkaufen und unselbständig werden müßten, stand ihnen als Schreckbild vor Augen. Die Rechtsform der Genossenschaft, die ihnen tatsächlich so wenig bot, hielt wenigstens ihre Ansprüche auf Selbständigkeit aufrecht.

Als Mainz im Jahre 1814 von den Verbündeten blockiert wurde, kam der Betrieb der Firma Doleschall u. Obert ins Stocken; die Rheingauer Schiffer aber versuchten auf eigene Hand von Eltville aus zu fahren und standen sich ganz gut dabei. Sie beschlossen darauf, den Kontrakt aufzuheben und bildeten unter Leitung eines Mainzer Schiffers Rupprecht eine neue Genossenschaft von 30 Teilhabern, den Jachtenschifferverein. Sie fanden dabei die Unterstützung beim Chef der provisorischen Zentralverwaltung, Solms-Laubach, der das Monopol der Unternehmer aufhob und das neue Statut bestätigte. Dieses stimmte mit dem Vertrage, welchen Doleschall 1810 mit den Schiffern abgeschlossen hatte, darin überein, daß für jede Reise dem einzelnen Jachtenschiffer 80 fl. garantiert wurden, und daß die gesamten Geschäfte auf Rechnung des Vereins geführt wurden; der entscheidende Unterschied aber war, daß jetzt der Geschäftsführer statt auf den Reinertrag nur auf 8 % der Bruttoeinnahme gesetzt wurde. Er war jetzt Beamter der Genossenschaft und mußte ihr als solcher eine Kaution von 4500 fl. stellen, während Doleschall und Obert trotz ihrer scheinbar gleichen Stellung Unternehmer waren, da sie den Unternehmungsgewinn bezogen. Die Betriebsweise wurde reguliert, das Betriebsmittel blieb aber im Eigentum der einzelnen Mitglieder, jedes gemeinsame Eigentum als Grundlage oder Unterstützung des Betriebs fehlt; der Schiffer wollte gerade durch die Vereinigung sich seine Selbständigkeit, die auf dem Besitz der eigenen Jacht beruhte, wahren; und schon deshalb war für sie 13 Jahre später der Übergang zum Dampfschiffahrtsbetriebe, auch abgesehen von ihrer technischen Rückständigkeit, unmöglich. Wir würden heute den Schifferverein wohl eher ein Syndikat als eine Genossenschaft nennen [1].

Indessen waren die bisherigen Unternehmer nicht gesonnen, das Feld zu räumen. Sie wußten die neue Vereinigung als eine Besitzstörung darzustellen, sie gewannen die neuen Zivil- und Militärbehörden für sich, und der Maire von Mainz trat bald um so schärfer für sie ein, weil der Schifferverein, wie er ohne die blockierten Mainzer entstanden war, auch

[1] Die weitere genaue Erörterung des Statuts bei Eckert 167 f.

weiterhin seinen Schwerpunkt mehr im Rheingau zu haben schien. Aber auch die Kaufleute hatten bisher von der Großunternehmung Vorteile gehabt und waren mit ihr zufrieden; die Handelskammer Köln verwendete sich ausdrücklich für Doleschall und Obert. So gingen denn die Mainzer Behörden mit aller Schärfe, mit Beschlagnahme und Verhaftung, gegen den Verein und seine in Mainz ansässigen Mitglieder vor. Allein die Zentralverwaltung war von ihrem Oberhaupt Stein her gewöhnt, mit eigenmächtigen partikularistischen Verfügungen lokaler Behörden aufzuräumen; Solms-Laubach, der das jetzt nicht mehr ohne weiteres konnte, wandte sich an Metternich und Hardenberg nach Wien, die denn auch in einem gemeinsamen Erlaß den Mainzer Behörden ihre Einmischung in die Rheinschiffahrtsangelegenheit als ungehörig, weil gegen den Oktroivertrag verstoßend, verwiesen. (13. Dezember 1814.) Auch Eichhoff, bei dem sich die Minister in Wien jedenfalls Rat geholt, hatte erklärt, eine Änderung in der bisherigen Verwaltung der Diligencenfahrt sei nötig. Die Stadt Mainz, die noch ihr Stapelrecht zu retten suchte, gab ihrem Gesandten die Weisung, Solms-Laubach nicht durch weiteren Widerspruch in dieser nebensächlichen Frage zu erbittern.

Wieder bestanden jetzt wie vor 1810 zwei Unternehmungen neben einander, nicht grade zum Vorteil der Reisenden; denn in Köln wurden die Schiffer unter sich handgemein, und man klagte hier, daß dabei sogar die Reisenden gemißhandelt würden. Nachdem es entschieden war, daß Mainz an Hessen falle, trat dieses entschieden für die Sache der Stadt ein, und als solche sah man die Unternehmung Doleschalls an. Die Zentralkommission verwies diesen wegen seiner Entschädigungsansprüche an das ordentliche Gericht, vor dem er denn auch den Schifferverein auf Zahlung von 18 000 fl. jährlichen Reingewinns verklagte. Das hessische Ministerium aber nahm die Entscheidung vorweg; es verfügte die Schließung des Bureaus des Vereines und die alleinige Zulassung der Doleschallschen Unternehmung mit nochmaligen heftigen Ausfällen gegen Solms-Laubach, der keine Qualität gehabt habe, um landesherrliche Befugnisse auszuüben und ein titulo oneroso wohlerworbenes ausschließliches Recht aufzuheben [1]; die Zentralkommission, die sich immer, wo sie Verwaltungs-Entscheidungen treffen sollte, unsicher fühlte, beschloß nicht die Aufhebung, sondern nur die Verschiebung dieser Ministerialverfügung.

Erst aus den preußischen Akten ersehen wir aber, worum es sich jetzt eigentlich handelte [2]. Doleschall war jetzt nur noch eine vorgeschobene

[1] Von hier an weiche ich von Eckert ab.

[2] Eckert, Beilage 7 S. 408.

Person; sein Kontrakt von 1810 bot eben nur die beste Handhabe, um die Schiffer zur Rückkehr unter eine vormundschaftliche Regelung zu nötigen; die Absicht aber, die der hessische Staat verfolgte, war, eine staatliche Wasserpostanstalt, deren Besorgung nur den früheren Unternehmern übertragen werden sollte. Schon 1817 wünschte diese die Anerkennung eines solchen Regals und trat 1821 mit dem gleichen Begehren vor die Zentralkommission. Preußen schien zeitweilig geneigt, den Anspruch anzuerkennen und die hessische Postfahrt auch auf seiner Strecke zu privilegieren, Nassau als erbitterter Gegner Hessens erklärte dagegen, es werde niemals einer solchen hessischen Post in Caub Anschluß gewähren. Auch die Kölnische Handelskammer, die jetzt auf die Seite des Schiffervereins getreten war, warnte den Minister vor der einseitigen hessischen Darstellung. Als die hessische Regierung sah, daß es diese Staatspost nicht durchsetzen könne, entschloß sie sich endlich, am Schluß des Jahres 1822, die Konzession des Jachtenschiffervereins auszusprechen, doch hörte sie nie auf, ihn als ein Territorialinstitut zu betrachten[1].

Unter der Leitung des tüchtigen Geschäftsführers Rupprecht war die genossenschaftliche Unternehmung trotz dieser äußeren Kämpfe aufgeblüht. Zeitweilig war der Reinertrag so beträchtlich, daß über die statutenmäßige Mindestzahlung von 80 fl. für die Fahrt, auf den einzelnen Schiffer ein Gewinnanteil von 930 fl. entfiel. Zu diesem glänzenden Ergebnis trug auch jetzt wieder die Besorgung von Eilgut bei; etwa 1½ % der gesamten Güterbeförderung auf dem Rhein wurden mit den Jachten befördert. Es waren jetzt nicht mehr die Großschiffer, sondern die Spediteure, die hiergegen opponierten, denn Rupprecht hatte für diesen vom übrigen Frachtenverkehr so verschiedenen Versand die Spedition in eigene Hand genommen; die hessischen Behörden suchten noch 1824 Rupprecht diese Verbindung von Spedition und Geschäftsführung als ungesetzlich zu legen, die Regierung entschloß sich aber endlich zur Zulassung, weniger aus juristischen Gründen als weil Rupprecht den ihm aufgegebenen Nachweis zu führen vermochte, daß die von den Jachten transportierten Eilgüter erst durch diese schnelle Beförderung auf den Rhein gezogen worden seien. Die Konkurrenz der Wasserdiligence mit der Landpost verlief einstweilen bei den Eilfrachten noch günstig für sie; aber schon seit 1819 machte sich von Jahr zu Jahr stärker die Überlegenheit der Eilwagen geltend. Die Dividende verminderte sich in sieben Jahren um mehr als zwei Drittel des Betrags von 1818. Kleiner Konkurrenzneid gegen die „Nächler“ fing schon wiederum an, sich

[1] Delius an den Minister 26. Juni 1825.

zu zeigen, da veränderte die Einführung der Dampfschiffahrt mit einem Schlage die Sachlage. Rupprecht begriff dies sofort, er schlug dem Verein vor, statt der Jachten gemeinsam ein Dampfschiff einzustellen. Zur Strafe wurde er von den entrüsteten Jachtenschiffern sofort seines Amtes entsetzt und trat nun seinerseits in den Dienst der neuen Großunternehmung[1]. Der Kampf zwischen dem rückständigen und dem leistungsfähigen Verkehrsmittel mußte alsdann mit dem vollständigen Siege jenes enden. Als Delius dem Minister die Konzession der Dampfschiffahrtsgesellschaft vorschlug, meinte er: man könne dabei auf die bisherigen Teilhaber der Diligencenfahrt billige Rücksicht nehmen[2]; jene aber wollten nicht mehr und nicht weniger als die Versagung der Konzession an ein Unternehmen, das nur von egoistischen Spekulanten betrieben werde, und ihren Familien das Brot nehme, und das übrigens auch zu kostspielig sei — denn auf einen logischen Widerspruch mehr oder weniger kam es ihnen nicht an[3]. Die Handelskammer Mainz riet derartigen Ausfällen gegenüber, sie auf die Konkurrenz zu verweisen: wenn sie, wie sie behaupteten, alle Wünsche befriedigten, werde es ihnen ja an Passagieren nicht fehlen. Fünf Jahre später (1830) empfahl die Handelskammer selber, ihnen eine kleine Entschädigung zuzusprechen; man erinnerte sich jetzt, daß die Konzession von 1822, die freilich nur für Hessen und für die Talfahrt galt, dem Schifferverein auf 25 Jahre die ausschließliche Befugnis zur Personenbeförderung auf dem Mittelrhein gab. Unter beständig wechselnden Geschäftsführern, bei allerlei inneren Streitigkeiten war der Betrieb des Vereines schon völlig zurückgegangen. Von 35 Teilnehmern war die Zahl der Mitglieder 1831 auf 10 gesunken; die regelmäßigen Fahrten hörten auf; noch sah man aber bis 1857 einzelne von ihnen an Markttagen zu Mainz unterhalb der Brücke landen[4]. Die genossenschaftliche Betriebsform, die der privaten Großunternehmung und der Verstaatlichung gleichmäßig sich zu erwehren gewußt hatte, solange die Technik die alte blieb, sie erlag der großen Unternehmung in dem Augenblick, als diese mit besseren Waffen auf den Kampfplatz zurückkehrte, und es half ihr nichts, daß sie verblendet diese Waffen für untauglich erklärte.

Nicht überraschend, nicht als ein freies Geschenk einer im stillen ausgebildeten Technik ist die Dampfschiffahrt auf dem Rhein erschienen. Die

[1] Das wahre Verhältnis der Dampfschleppschiffahrt und der Segelschiffe. (Denkschrift der Rh.-Schleppschiff-Ges. Oktober 1848).

[2] Delius an den Minister 26. Juni 1825.

[3] Eckert S. 181 für dies und das folgende.

[4] Schirges S. 73.

beteiligten Kreise haben vielmehr in der Erkenntnis, daß der bisherige Zustand der Schiffahrt nicht weiter bestehen könne, wenn der Rhein nicht veröden solle, Jahre lang nach dem neuen Verkehrsmittel gesucht, sie haben die Techniker angespornt, bis sie die geeigneten Fahrzeuge lieferten. Es ist bekannt, welchem Mißtrauen die geniale Erfindung Fultons anfangs in Europa begegnete, wie Napoleon, den hier sein technischer Scharfblick einmal im Stiche ließ, dieser Stimmung drastischen Ausdruck verlieh. Auch das erste Dampfboot, das im Jahre 1816 auf dem Rhein erschien, die Caledonia, machte geringen Eindruck. Man sah den Versuch später als mißlungen an; das Schiff fristete als Fuhrboot bei Kopenhagen sein weiteres Dasein. Seitdem hatte sich die Dampfschiffahrt rasch entwickelt, mehr jedoch auf Seen als auf den Flüssen, wo es galt, mit Booten ohne Kiel gegen die Strömung aufzukommen. Auch die erste Dampfschiffahrt im Rheingebiet fand auf dem Bodensee statt, wo das Dampfboot Cottas in bescheidenen Dimensionen, 45' lang, 15' breit mit 7' Tiefgang und 600 bis 800 Ztr. Ladefähigkeit, 10' in der Sekunde lief. Auf der Seine gingen 1823 bereits 12 Schiffe, die drei Gesellschaften gehörten, aber sie waren nur 34 m lang, mit einem einzigen Schaufelrad am Hintersteven und besaßen nur eine Ladefähigkeit von 2000 Ztr., während die größten Flußschiffe auf der Seine damals 11 000 Ztr., also beträchtlich mehr als die Boote selbst auf dem Niederrhein, zu laden vermochten. Der Gewinn lag nur in der Abkürzung der Fahrzeit von 15 auf 4 Tage. Schon nach wenigen Jahren konnte man in Köln darauf hinweisen, daß auf der Seine, wie eigentlich bisher überall, die Versuche mit Flußdampfern mißlungen, auf dem Rhein allein gelungen seien. Denn auch der Versuch, auf die Weser ein Dampfschiff zu bringen, das im Auftrag des rührigen Harkort und seines Associés Kamp von dem Ingenieur Treviranus erbaut worden war, hatte wenigstens wirtschaftlich zunächst keine Folgen. Nirgends war aber auch die Notlage so dringend wie auf dem Rhein. Mit dem Jahre 1822 fing die Handelskammer Köln sich ernstlich zu bemühen an, einen Dampferverkehr auf dem Rhein zu stande zu bringen[1]. Ihr Führer war auch hier vor allem Merkens, der in der Ausgestaltung des Dampferverkehrs fortan seine Lebensaufgabe erblickte, neben ihm Bernhard Boisserée, ein tatkräftiger, leidenschaftlicher Mann, gewöhnt an populäre Agitation; er hatte schon in der Revolutionszeit, als zweiter Maire von Köln, erbittert den Kampf um

[1] Sowohl für die früheren Verhandlungen wie für die Einrichtung der niederländischen Gesellschaft und alsdann der Kölner bietet das Archiv der Handelskammer Köln und das St.-A. in Berlin eine lückenlose Reihe der Akten und Korrespondenzen.

die Handelsvorrechte seiner Vaterstadt geführt und in seinen Schriften und Reden den pathetischen Ton jener Tage beibehalten. Sie richtete zuerst ihre Blicke auf die Gesellschaft London—Rotterdam, welche eine Fortsetzung ihrer, übrigens auch erst projektierten Seefahrt bis Köln mit einer Fahrzeit von 3 Tagen ins Auge faßte; die Maschinen sollten in Birmingham gebaut werden, eine Beteiligung des Kölner Handelsstandes wurde vorausgesetzt. Harkort, an den man sich sowie an einen englischen Ingenieur Capt. Napier um Rat wandte, empfahl dringend eine Untersuchung des Fahrwassers und Stromgefälles, über dessen Verhältnisse Wiebekings Untersuchungen nur ungenügenden Aufschluß gaben; er erbot sich, die Kosten der Untersuchung, die sein Ingenieur Treviranus unternahm, zu tragen, wenn man ihm die Ausführung des Dampfbootes überlassen wolle. Es war klar, daß man mit den niederländischen Handelskammern Hand in Hand gehen müsse. Sie antworteten alle sofort zustimmend, auch Rotterdam, das in allen anderen Punkten durch starres Festhalten am Alten Köln seine Herrschaft aufzunötigen suchte. Auf ihre Zweifel, ob die preußische Regierung nicht Schwierigkeiten bereiten werde, konnte wiederum Köln beruhigend antworten.

Was die Kölner in Aussicht nahmen, war eine Dampferschleppfahrt. Eine solche allein schien sich ihnen auf dem Niederrhein, der doch nur immer wenig Personenverkehr haben werde, zu rentieren; sie allein aber sei auch nötig. Mit ihr werde man endlich der Konkurrenz der Landwege über Havre und Bremen begegnen können; sie glaubten auch jetzt wie noch lange Jahre, daß auf solche Weise das Interesse der gegenwärtigen Schiffer am besten gewahrt bleibe: die Schleppfahrt sei den Frachtdampfern vorzuziehen, da diese ein zu großes Kapital, das in den jetzigen Schiffen liege, vernichten würde. Nur mit dieser Ansicht stießen sie bei den Belgiern auf Widerspruch: Die Handelskammer Brüssel warnte geradezu vor dem Plane; denn die Boote selber würden so groß gebaut, daß sie jeder Frachtanforderung genügten.

Unterdessen gingen zuerst die Antwerpener ans Werk. Drei große Häuser verbanden sich zu der Firma Biart, Oreille, Brequigny und begannen mit dem Bau eines Schiffes von 40 Pferdekräften und 180 Tonnen Gehalt nach dem auf der Seine angenommenen System, das von Antwerpen direkt nach Köln fahren sollte. So hoffte man den Transit über Antwerpen, der, wie wir wissen, neben der freien Rhein—Seefahrt das Hauptinteresse Kölns war, zu entwickeln. Die Handelskammer stellte sogleich ihre Anträge bei der Staatsregierung[1]: Nur ein Drittel der Zeit eines gezogenen Schiffes

[1] H.-K. Köln an den Minister 12. März 1823. Rückantwort 21. April 1823.

werde der Dampfer selbst auf einem reißenden Strom brauchen; man hoffe in 40—45 Stunden von Antwerpen nach Köln zu kommen; dazu aber bedürfe man die Vergünstigung, den Oktroi im ganzen erst in Köln entrichten zu dürfen; denn durch Anlanden bei den einzelnen Bureaus würde sich die Fahrtzeit auf 65 Stunden erhöhen. In Wirklichkeit hat dann der erste leistungsfähige Antwerpener Frachtdampfer, das Schiff James Watt, im Frühjahr 1825 8 Tage = 100 Stunden gebraucht, von denen aber in der Tat nur 72 auf die Fahrt, der Rest auf den Aufenthalt an den Oktroistationen entfielen. Wichtiger noch war die prinzipielle Zulassung der Rückladung für Antwerpen, die man soeben noch der Unternehmung Quacks versagt hatte. Der Antwerpener Dampfer sollte Frachtdampfer sein, für die Erbauung eines Schleppers faßte man Harkort ins Auge, den jedes Problem als solches reizte. Die Regierung stellte in beiden Punkten ihr Entgegenkommen in Aussicht, nur die Patentfähigkeit des Systems lehnte die Deputation für Gewerbe auf ein sorgfältiges Referat Beuths hin ab. Jedoch diese Aussicht erwies sich zunächst als trügerisch. Der „Espoir d'Anvers" machte seinem Namen keine Ehre, die erste Probe im Jahre 1823 mißlang und auch die zweite Probefahrt, nachdem er umgebaut war, ergab bei Köln selbst am 24. Juni 1824 nur einen halben Erfolg.

Noch während man dieser Hoffnung nachhing, zeigte sich eine andere Aussicht. Sie führte endlich zum Ziele. Eine Gesellschaft in Rotterdam unter Leitung eines Kaufmanns Vollenhoven, mit welcher der vor kurzem nach Belgien übersiedelte englische Maschinenbauer Cockerill in Vertrag getreten war, hatte im Verlauf des Jahres 1823 mit gutem Erfolg die Fahrt zwischen Rotterdam und Antwerpen betrieben und trug sich jetzt mit der Absicht, bis Nymegen und Arnhem zu fahren. Da auch dies schon trotz erforderlicher Umladung ein Vorteil für Köln war, wandte sie sich an die Handelskammer mit dem Anerbieten, für Köln 50 Zusatzaktien zu reservieren, die am Gewinn beteiligt sein sollten, sobald die neue Linie eröffnet werde. In Köln, wo man so viel lieber Rotterdam übergangen und mit Antwerpen direkt angeknüpft hätte, verhielt man sich anfangs mißtrauisch. Merkens meinte: Von den drei Gründern sei der eine Holzhändler, der sein Holz, der andere Eisenhändler, der sein Eisen, der dritte, Cockerill, Mechaniker, der seine Maschinen beim Schiffsbau anbringen wolle. Das Statut vollends erschien selbst in jener Zeit, wo man noch an die wunderlichsten Formen von Aktiengesellschaften gewöhnt war, höchst merkwürdig: Die Gründer waren auch die fast absoluten Dirigenten gegen Gehälter, die nicht benannt wurden; sie saßen auch im Aufsichtsrat und vergaben allein alle Stellen. „Das riecht stark nach legitimer Monarchie" bemerkte der

liberale Merkens. Trotzdem standen hier die richtigen Männer am richtigen Platze, wenn auch die Form der Aktiengesellschaft für sie nur insoweit Wert hatte, als sie ihnen auf die bequemste Weise die nötige Macht und das nötige Kapital in die Hände gab, um ihre Pläne durchzuführen. Vollenhoven wußte durch geschickte Briefe den Argwohn zu zerstreuen und die Vorteile für Köln auseinanderzusetzen, er nahm sofort eine Schleppfahrt wie Personenfahrt bis Köln in Aussicht und drängte die Handelskammer, bei der preußischen Regierung die Konzession zu bewirken. Im April 1824 traten die Handelskammer und die Rheinschiffahrts-Assekuranzgesellschaft zu gemeinsamer Sitzung unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters zusammen; nach einem Vortrag Boisserées wurde die Beteiligung beschlossen und sofort die 50 Aktien zu 500 fl. holl. gezeichnet. Die Aktionäre übertrugen statutarisch ihre gesamte Korrespondenz, Vertretung, die Entsendung von Bevollmächtigten zur Generalversammlung, wo auf je 10 Aktien eine Stimme kam, der Handelskammer, die auch die Beträge gemeinsam einzahlte. Einstweilen erhob sie ein Fünftel des Kapitals. Die ganze Gründung trägt noch die Züge jener alten holländischen Kompagnien, in denen Beteiligung und Stimmberechtigung als halb öffentliche Angelegenheit der einzelnen Quartiere angesehen wurde.

Die Kölner sahen sich zum erstenmal hineingezogen in die Kreise der großen Unternehmung in den Formen der Aktiengesellschaft. Ihr Assekuranzverein mit seiner übermäßig vorsichtigen Geschäftsgebarung und seinen beschränkten Zwecken hatte ihnen doch nur einen Vorgeschmack davon gegeben. Wie eine Entdeckungsfahrt in ein unbekanntes Land liest sich der Reisebericht der Kölner Abgeordneten zur ersten Generalversammlung im Haag. Mit einer Mischung von Behagen und Bewunderung machten sie „die unbeschreiblich schöne Fahrt von Antwerpen nach Rotterdam mit einer Geschwindigkeit von 13000′ in der Stunde“; sie betrachteten den Bau des großen Schiffes, das für den Rhein bestimmt war, 100 Pferdekräfte hatte und ganz aus Eisen bestehen sollte. Der Boden lag schon bei Cockerill in Lüttich fertig geschmiedet, die Seitenstücke wurden aus England erwartet. Es erschien ihnen wohl wie ein Traum, wenn sie daran dachten, wie teuer ihnen die Fracht der mäßigen Zentnerzahl Zucker und Kaffee in Köln zu stehen kam und wie hier ein genialer Industrieller, der bereits über Hunderte von Arbeitern gebot und seine Unternehmungen in England, Belgien, dem östlichen Deutschland gleichmäßig verteilt hatte, mit der Versendung gewaltiger Massenstücke operierte. Der Erbauer, ein deutscher Ingenieur aus Neuwied, Röntgen, setzte ihnen auseinander: Es sei ein Irrtum, zu meinen, daß je größer die Pferdekraft, um so größer auch das Schiff sein müsse;

vielmehr sei die Hauptsache, die größte Kraft in dem kleinsten Raum zusammenzudrängen, wodurch die Geschwindigkeit vergrößert, der Kohlenverbrauch vermindert werde. Er machte ihnen damit gute Hoffnungen auf eine Schleppfahrt, die ihnen nach wie vor fast allein am Herzen lag: Nur ein Laie könne an der Möglichkeit zweifeln, nachdem schon jetzt Seeschiffe durch Dampfer von der Reede in den Hafen bugsiert würden. Er machte sich anheischig, mit einem Dampfer ohne Personenverkehr 3 Kölner Kähne (à 2000 Ztr.) zu schleppen; doch, fügte er vorsichtig hinzu, müsse man erst sehen, ob man nicht eine Verbindung von Schlepp- und Personenfahrt vorziehe; auch wenn man den Dampfer nur zum Warentransport benütze, würde man von Rotterdam nach Köln die Last zu 15 fl. (exkl. Oktroi) in 4—5 Tagen fahren.

Die Generalversammlung wurde an Bord des „Seeländers" gehalten, der unterdessen geschickt zwischen den Seglern manövrierte und sie alle überholte. Die Stimmung ging hoch. Zur Abwechslung waren das einmal nicht die Holländer, die dem Rhein ihr Joch auferlegten, sondern die, welche sich anheischig machten, ihn mit dem Weltverkehr in Verbindung zu setzen. Allerdings mußten die Herren von der „Stoomboot-Maatschaapij" bald erfahren, daß sie damit bei den übrigen Rotterdamern wenig Gegenliebe fanden. König Wilhelm aber, der in wirtschaftlichen Angelegenheiten einen klaren, nüchternen Blick besaß, hatte erkannt, daß mit der Dampfschiffahrtsgesellschaft eine neue Epoche für Hollands Handel und Kolonialwirtschaft beginne. Auf dieser Versammlung wurden Verträge mit der Regierung vorgelegt über den Bau mehrerer großer Schiffe mit je drei Maschinen von 100 Pferdekräften, die je zweimal im Jahre die Reise nach Batavia machen sollten. — Die Rotterdamer Beurtschiffer sahen es als ein unerreichbares Ziel an, zweimal jährlich nach Köln zu fahren! Aber ebenso wurde eine Dampferlinie über Amsterdam nach Hamburg und eine zweite Rotterdam—London sofort einzurichten beschlossen, die mit dem Kölner Schiff korrespondieren sollten. Im Gefühl dieses freudigen Vorwärtsschreitens begrüßte man sogar zur Verwunderung der Kölner den Wettbewerb und beschloß: „Es sei nur als vorteilhaft zu begrüßen, daß in Amsterdam, Dortrecht und Nymegen noch andere Gesellschaften sich bildeten; indem diese neue Art, die Schiffahrt zu betreiben, durch den großen Hebel der Konkurrenz ihrer Vollendung um so näher gebracht werden müßte." In solcher Stimmung wurde die Ausdehnung des Aktienkapitals auf 1 Mill. fl. holl. beschlossen und auch gleich bestimmt, daß der Gewinn am Agio der neuen Aktien unter die alten Aktionäre verteilt würde, was man damals noch als eine höchst harmlose Art der Dividendenvermehrung ansah.

Etwas mehr als billig imponierte den Kölnern namentlich die Beteiligung hoher Staatsbeamter am Aufsichtsrat. Die Stimmung erreichte ihren Höhepunkt, als der Vorsitzende, der Gouverneur vom Haag, Graf Limburg-Styrum, einen Trinkspruch auf den Kölner Handelsstand ausbrachte und eine Probefahrt für den nächsten Oktober in Aussicht stellte, um den Beweis zu liefern, wie hoch seit 1816 die Dampfschiffahrt gestiegen sei. Echt kölnisch ließ darauf die Handelskammer die Einladung zu einem großen Bankett ergehen, an dem alle Spitzen der Behörden teilnehmen sollten. Die Direktion wünschte aber, daß diese Feier nicht bei der Versuchsfahrt stattfinde, sondern im Jahre darauf, wenn man en toute gloire mit dem eigentlichen, für den Rhein bestimmten Schiffe kommen werde. Schon vorläufig machten jetzt die Handelskammern Frankfurt und Köln durch Börsenanschlag bekannt, daß die Absicht einer Änderung der Stromfahrt durch Dampfschiffe bestehe.

Am 30. Oktober erschien der Seeländer, wie es verabredet worden war, vor Köln. Ein Extrablatt der Kölnischen Zeitung, das am Rheine weite Verbreitung fand, hat anschaulich diese Probefahrt geschildert; denn das Bewußtsein war allgemein, daß mit dem Dampf eine neue Zeit ihren Einzug halte. Die Berichte, welche die Handelskammern und ein von der Zentralkommission beauftragter Ingenieur erstatteten, geben über die technischen Resultate noch genauere Kunde. Vollenhoven, Cockerill und der Erbauer des Schiffes, Röntgen, waren selber gekommen, denn es handelte sich für die beiden Ingenieure vor allem darum, Messungen über Wasserwiderstand, Kräfteverbrauch und Kohlenbedarf der Maschine vorzunehmen, und um „einen Begriff von der Sicherheit der Dampfschiffahrt zu geben", vergaß die K. Z. nicht, anzumerken, „daß die Gemahlin des Herrn von Vollenhoven ihn auf der ganzen Reise mit ihrem säugenden Kinde begleitet habe". Vor Köln gab das Schiff eine Probe des Schleppens, ein Kahn mit 2000 Ztr. wurde durch die stärkste Strömung gezogen. Mit Rücksicht darauf, daß das Schiff nur zur Personenfahrt und außerdem zur Seefahrt gebaut war, gelang die Probe gut. Interessanter waren die folgenden Tage. Unter furchtbarem Unwetter überwand das Schiff spielend die Wellen, die nach der K. Z. „mit der wildesten Gewalt tobten"; durch Moselhochwasser war im Lauf eines Tages der Rhein von 10 auf 26' gestiegen; die Strömung war die stärkste, deren man sich je erinnerte. Die Absicht war gewesen, bis Bingen zu fahren; sie scheiterte nur daran, daß man bei Koblenz nur mit großer Mühe im stande war, die Joche der Schiffbrücke zu lösen; man begnügte sich, durch den reißenden Strom bis Bacherach zu fahren, da der Seeländer zu seiner üblichen Fahrt nach

Rotterdam zurückmußte; die Probe, die man ablegen wollte, bestand auch nicht darin, daß das Schiff durch die Klippen, sondern gegen die Strömung zu Berge fahren könne. Von der Manövrierfähigkeit überzeugte Röntgen die dichten Zuschauermassen, als er zu ihrem größten Erstaunen bei einem Wasserstand von jetzt 27′ in die reißende Mosel einlenkte und an der Brücke wendete.

Auf dem Schiffe hatte Cockerill unterdessen die Proben mit den Kohlensorten vorgenommen; die Saarkohle wurde als unbrauchbar, die Ruhrkohle als geeignet befunden, wenn sie auch gegen die mitgebrachte Lütticher Kohle um ein Sechstel Heizkraft zurückblieb — ein Resultat, das alle weiteren Erfahrungen bestätigt haben. Auch mit Holzfeuerung hatte man eine Probe gemacht, die nicht ungünstig ausfiel. Da man das Kesselwasser unmittelbar dem Rhein entnahm, zeigte sich wenigstens unter diesen Umständen ein abnormer Ansatz von Kesselstein, so daß man einen Tag für die Reinigung der Maschine aussetzen mußte.

Noch war die Maschinerie, wenn nicht verwickelt, so doch schwer zu bedienen. Der offizielle Bericht bemerkt, daß zwei Maschinenmeister durch Schraubenanziehen, durch Ventilschließen und -öffnen, durch Reinigen und Schmieren der einzelnen Teile der Maschine ununterbrochen, selbst wenn das Boot still lag, beschäftigt waren, „und ihre Arbeiten waren sehr oft überaus mühsam und beschwerlich". Die Bemannung scheint uns jetzt unbillig hoch; sie bestand aus einem 1. und 2. Kapitän, 2 Maschinenmeistern, 2 Steuerleuten, 3 Stochern (Heizern), 3 Matrosen, 1 Schiffsbauer, 1 Hausmeister, 2 Kondukteuren, 1 Schiffsjungen, 3 Kellnern, 2 Köchen, 1 Magd, also 23 Personen. Der Lohn des Maschinenmeisters war außer freier Kost wöchentlich 30 fl. holl. Das Schiff hatte 45 Pferdekraft, zu ihrer Erzeugung waren in der Stunde 450 Pfd. Lütticher Kohle (= 525 Ruhrkohle) und in der Minute 44 Kubikfuß Wasser nötig. Der Kessel faßte 10 t Wasser. Übrigens hatte das Schiff 2 Masten und brauchte, wenn der Wind günstig war, auch die Segel. Die Kosten des Anlagekapitals erscheinen uns jetzt freilich im Vergleich zu den Betriebskosten mäßig: das ganze Schiff kostete 60000 fl., die Maschine allein 45000 fl.

Unter solchen Umständen fiel das technische Gutachten des Ingenieurs der Zentralkommission doch noch recht zweifelnd aus: die Mehrkosten würden mit der erhöhten Geschwindigkeit in keinem richtigen Verhältnis stehen; das Schleppen durch Dampf statt durch Pferde sei nicht zu empfehlen, hingegen werde der Transport von Reisenden, der auch bisher Hauptzweck aller Dampfboote sei, eine ergiebige Spekulation sein, wenn die Anzahl der

Dampfboote beschränkt bleibe. Die Geschwindigkeit hatte allerseits befriedigt; namentlich in der Talfahrt war das Schiff von Caub bis Köln in 7 Stunden und 2 Minuten gefahren.

Die Handelskammer Köln hingegen ließ sich ihren Lieblingswunsch nicht so leicht ausreden. In ihrem Bericht bemerkte sie zwar auch, daß nach dieser Probe die Kosten des Schleppens mit Dampfkraft zu hoch wären, als daß sie der Schiffer tragen könne, auch sei eine Steigerung der Fracht mit Rücksicht auf die Höhe des Oktroi ausgeschlossen; aber sie zog hieraus nur den Schluß, daß der Staat entgegenkommen müsse, weil eben die Hebung und Beschleunigung des langsamen Transports nur durch Dampfschlepper möglich sei, und weil man nur so den Transit wieder von Frankreich auf die Wasserstraße ziehen könne. Nicht mit den gegenwärtigen Transportmengen, sondern mit den Gütern, die jetzt noch gar nicht transportiert würden, müsse man rechnen; „denn die geschichtliche Erfahrung beweist hinlänglich, daß in Proportion der Mittel zur Verbesserung des Transports der Güterzug sowie auch die Fabriken sich vermehren und damit schließlich auch der Oktroi sich wieder hebt". Diese klare Einsicht in die verkehrsschaffende Eigenschaft der Verkehrsmittel führte sie dazu, einige mäßige Begünstigungen im Oktroi zu verlangen, die auch nach Einführung der freien Schiffahrt bei Durchführung der Wiener Akte bleiben sollten. Durch die von ihr vorgeschlagenen Konzessionen selber wollte sie aber die Dampfschiffgesellschaft zum Schleppen drängen: Nur für jeden von ihr eingestellten Schlepper solle sie auch das Recht haben, je eine Dampf-Wasserdiligence von Holland nach Köln einzurichten, der dann auch ein geringes Quantum Waren bis zu 10 Last gegen 20 % Frachtzuschlag zu fahren erlaubt sein solle; denn nur so glaube die Gesellschaft auf ihre Rechnung zu kommen, da sie an den Schleppern verlieren werde. Man suchte eben noch das neue Recht der Dampfschiffahrt auf das alte der Diligencenfahrt aufzupfropfen. Der bestehenden Wasserdiligence Köln—Mainz dachte die Handelskammer trotz der Versuchsfahrt des Seeländers auch jetzt noch keine Konkurrenz zu machen, und ängstlich bewahrte sie in diesen Vorschlägen noch die Absicht, daß das Schleppen den bestehenden Schiffen nur zum Vorteil gereichen dürfe; daher wünschte sie auch das Recht der Schlepper, selber Waren zu führen, möglichst zu beschränken.

Die Direktion der niederländischen Gesellschaft, die selbstverständlich ihren eigenen Nutzen mit dem volkswirtschaftlichen verbinden wollte, entzog sich nicht diesen Forderungen, verhehlte aber auch nicht ihr geringes Vertrauen in deren Erfüllbarkeit. Schon vor der Probefahrt des Seeländers

hatte sie auseinandergesetzt[1]: „Das Schleppen auf dem Waal, so wünschenswert es beim Mangel eines Leinpfades auch sein möge, würde sich augenblicklich nicht rentieren, da die Schiffer widerstrebten. Diesen liege gar nichts am Zeitverlust; vergeblich rechne man ihnen vor, wieviel sie an Kost für die Matrosen, an Halage rc. verlören; phlegmatisch erklärten sie nur: Sie würden deshalb doch auch nicht eine Fahrt im Jahre mehr machen, der Zeitverlust komme also für sie nicht in Betracht. Nur die Angst vor der Konkurrenz könne hier helfen. Als im vorigen Jahre alles gespannt war auf den Erfolg des Versuches in Antwerpen, wandten sich die Schiffer sofort an die Regierung mit der Bitte, auch ihnen Schlepper zu geben; als sich aber die Untüchtigkeit des l'Espoir d'Anvers herausstellte, war alles gleich vergessen. Für die Zukunft aber zog die Direktion hieraus den Schluß, „daß der Handel Kraft genug habe, um mit der Zeit doch die Schiffer zu nötigen", und begann den Bau eines Schiffes von 100 Pferdekräften zur Rheinschleppfahrt, des „Herkules", der nun freilich auch sofort bei gestiegenem Eisenpreise andere Summen kostete als der kleine Seeländer, 183 000 fl., während der größte im Bau begriffene Personendampfer, der „Kölner", auf 110 000 fl. veranschlagt wurde.

In der Tat entschlossen sich im Februar 1825 die Rotterdamer Beurtschiffer zum Schleppen. Unter furchtbarem Schneesturm wurden die ersten Schiffe bis Lobith, wo der Leinpfad begann, geschleppt. Das Tagebuch der Schiffer hat die Kölner Handelskammer aufbewahrt. Auch schon für die preußische Strecke verkündete der Steuerdirektor v. Schütz im Januar 1825, daß in kurzem die Schiffe durch Dampfschlepper befördert werden würden und befahl seinen Untergebenen Schnelligkeit in der Abfertigung. Aber schon im Mai kündigten die Schiffer wieder, mit der alten Begründung: Bei dem geringen Verkehr komme es ihnen nicht auf die Geschwindigkeit an. Die Direktion verhehlte nicht, daß ihr dieser Ausgang ganz gelegen sei, und daß sie ihr Schiff besser brauchen könne. Von diesem Mißerfolge ab trat für längere Zeit die Frage der Dampfschleppfahrt in den Hintergrund und die Handelskammern resignierten sich den Schiffern gegenüber mit dem Grundsatz des „Beneficia non obtruduntur". Der große Schleppdampfer Herkules, den die Gesellschaft auf das Drängen der Kölner gebaut hatte, wurde fortan tatsächlich auch nur zur Frachtfahrt benutzt.

Zweierlei bedurfte es jetzt, um die Dampfschiffahrt auf dem deutschen Rheine einzuführen: Es mußte der Rechtsboden für dieses fremdartige Gebilde, das die starren Gildenrechte durchbrach, gefunden werden, und es

[1] Vollenhoven an H.-K. Köln 16. Juni 1824.

mußte das nötige Kapital beschafft werden. Schwierigkeiten von seiten der Staaten waren nicht zu erwarten, eher konnte der allseitige Eifer der Einzelstaaten, weil er ein partikularistisches, zersplittertes Vorgehen mit sich brachte, gefährlich werden. Die Konservativsten selber, die wenig später den Eisenbahnen anfangs ihr Mißtrauen bezeigten, König Friedrich Wilhelm III. und der Generalpostmeister Nagler[1] bezeugten tatkräftig ihr Interesse für die Dampfschiffahrt; der Provinzialsteuerdirektor Schütz gewährte schon, als es sich nur um die holländischen Dampfer handelte, Erleichterungen in Oktroi und Zollerhebung[2]. Nur Delius sah die Schwierigkeiten, gerade weil er entschlossen war, sie rasch zu überwinden. Da in der niederländischen Gesellschaft gar keine Preußen waren und ihm die geringe Beteiligung der Kölner Handelskammer an den Aktien nicht genügte, da man noch mitten im Streit mit den Niederländern gar nicht wußte, ob sie Gegenseitigkeit gewähren würden, schlug er einstweilen der Gesellschaft nur eine Zulassung auf zwei Jahre vor[3]. Wir sahen schon, wie die Kölner Handelskammer zuerst daran dachte, ohne weiteres die Dampfschiffe als Postschiffe zu erklären und dadurch die Grundsätze, die für die Jachten galten, auf sie auszudehnen, so daß ihnen Personenfahrt und ein beschränktes Lademaximum eingeräumt worden wäre. Sie unterbreiteten nicht nur dem preußischen Staate, sondern auch der Zentralkommission diesen Antrag[4]. Das wäre immerhin eine gemeinsame Regelung für den ganzen Rhein gewesen; die Zentralkommission aber, deren Mitglieder geradeso wie die des benachbarten Bundestages nur das Interesse hatten, den Sonderrechten ihrer Auftraggeber nichts zu vergeben, verwiesen schon im Juni 1824 diese Anträge kurzerhand an die beteiligten Regierungen. Zur Verwunderung der niederländischen Maatschaapij schwieg ihr Gesandter völlig. Als im nächsten Jahre 1825 die Ausdehnung des Dampfschiffahrtbetriebes auf alle Strecken des Rheines näher in Aussicht stand, kam die Frage in der Sitzung der Zentralkommission nochmals zur Sprache. Bayern wünschte, daß die Jachtschiffer aufmerksam gemacht

---

[1] Nagler erkundigte sich schon 18. Juni 1825 bei der H.-K. Köln eingehend und aufmunternd nach diesem „für die Post so interessanten neuen Beförderungsmittel".

[2] 13. März 1825. Nur einmalige Erhebung des Oktroi, Verzollung (oder freier Transit) gegen Vorlage der Frachtbriefe — was der H.-K. noch zu viel schien! Defrauden seien bei Dampfschiffen, die nicht zum Pferdefüttern hie und da anlegten, überhaupt nicht möglich, meinten sie und hatten nicht übel Lust, in dem Zwang, die Frachtbriefe vorzulegen, einen Bruch der Transitfreiheit zu sehen, was ihnen jedoch Schütz bald ausredete.

[3] Köln. H.-K. 14. August 1824.

[4] Köln. H.-K. 19. Juni 1824.

würden, sich des Dampfes zu bedienen, als aber Delius und der hessische Vertreter betonten, es handle sich um eine rein territoriale Angelegenheit, erfuhren sie keinen Widerspruch, und es wurde diese wichtige Erklärung ins Protokoll aufgenommen[1]. Delius aber war es weniger auf ein preußisches Sonderrecht dabei angekommen, er meinte vielmehr als guter Kenner: Preußen müsse durchaus verhindern, daß sich eine neue Dampfschiffahrtsgilde aus der bisherigen Zunftschiffahrt herausbilde. Dann war aber nur eine Möglichkeit gegeben, nämlich die Dampfschiffahrt als Intermediärfahrt oder Kleinschiffahrt zu erklären, die ja schon seit 1804 der ausschließlichen Regelung durch die Landesherrschaften unterstand. Hatte man schon die Fahrt nach Antwerpen und die Kohlenschiffahrt glücklich bei diesem Begriffe untergebracht, warum sollte man nicht bei der Dampfschiffahrt dasselbe tun? Die Methode der Analogieschlüsse in der Jurisprudenz ist ja dazu da, das Absurde plausibel zu machen, wenn die Sache notwendig ist.

Auf diesem Boden einigte sich sogleich Delius und die Kölner Handelskammer, die eine eigene Kommission für die Einführung der Dampfschiffahrt eingesetzt hatte; Delius setzte dieser auseinander, daß die beiden von ihr vorgeschlagenen Wege, die Erklärung zur Postschiffahrt und die Aufnahme in die Gilde, gleichmäßig ungangbar seien: die Postfahrt, denn dann müßten die Schiffe auf Ladung und wahrscheinlich auch auf Anerkennung der Nachbarn verzichten, die Gilde, denn ihr sei durch die Wiener Akte so wie so schon das Todesurteil gesprochen, auf den wichtigsten Hafen, Antwerpen, erstrecke sich aber die Gildeneinrichtung gar nicht einmal. Namentlich aber leuchtete den Kölnern nach allen Erfahrungen, die man mit der Zentralkommission gemacht hatte, sofort ein, „daß man mit diesen Anträgen das neue Unternehmen ins Labyrinth diplomatischer Verhandlungen stoßen würde". Zu allem aber kam den klugen Leuten an der Spitze der Handelskammer ein sublimer Einfall: Wenn, wie sie ganz wohl wußten, der Stapel in ein paar Jahren doch fiel, so konnte man vielleicht einen neuen Stapel einrichten, indem man territorial abgegrenzte Dampferfahrten errichtete, die bis Köln und bis Mainz reichten, so daß dort doch wieder umgeladen werden mußte; durch diese erfreuliche Aussicht konnte man auch die Kölner und Mainzer Spediteure trotz ihrer rückschrittlichen Gesinnung gewinnen. Die einzelnen Gesellschaften konnte man dann durch wechselseitige Beteiligung, wie es schon durch den Anteil der Kölner Handelskammer an der niederländischen Unternehmung geschehen war, zu gemeinsamem Handeln zusammenfassen.

---

[1] Delius an den Minister 26. Juni 1825.

Es war Boisserée, der diesen Gedanken schon in einer Sitzung am 23. Januar 1825 entwickelte. Es war danach nötig, den Niederrhein einschließlich der Fahrt nach Antwerpen den Niederländern zu überlassen, aber eine erweiterte Beteiligung des Kölner Handelsstandes bei ihrer Fundierung und Verwaltung auszumachen, während eine eigene Aktiengesellschaft auf dem Mittelrhein, an der sich wieder Niederländer und Mainzer beteiligen sollten, als Preußische Rhein-Dampfschiffahrtsgesellschaft errichtet werden sollte. Pathetisch versicherte er in seiner Denkschrift: „Dieser plötzliche Gedanke versetzte mich in eine so erhabene Stimmung, wo man bei sich selbst es so innig fühlt: Du hast für Deine Mitmenschen ein Gott wohlgefälliges Werk getan." Mit Zuziehung von Delius, der auch jetzt gern die ganze Fahrt auf dem preußischen Rhein bis Emmerich der preußischen Gesellschaft, wenigstens dem Namen nach, vorbehalten hätte, ging der Entwurf an die niederländische Gesellschaft[1]: Das völlige Einvernehmen der beiden Gesellschaften sollte sich nicht nur in der wechselseitigen, statutengemäßen Aktienbeteiligung, sondern auch darin aussprechen, daß die niederländische Gesellschaft den Bau der Schiffe übernehme; auf dem Niederrhein sollten die Schiffe zwar unter dem Namen der rheinischen Gesellschaft fahren, aller Nutzen aber den Niederländern bleiben. Mit der Vermehrung der Schiffe sollten die beiden Gesellschaften stets gleichmäßig vorgehen. Die Niederländer gingen auf die Anträge ein; nur wünschten sie alsdann auch, daß die preußische Gesellschaft sich mit dem halben Wert der Schiffe beteilige. Sie besaß bereits 5 Schiffe im Wert von 578 000 fl. Das vermochte die preußische Gesellschaft, die sich nur auf ein Aktienkapital von 125 000 Taler einzurichten gedachte, nicht; so verblieb der Niederrhein ganz den Holländern, und es war immerhin ein Vorteil, daß die neue Gesellschaft ihre Kräfte ganz auf den Mittelrhein konzentrieren konnte. Röntgen hatte berechnet, daß sie zu täglicher Fahrt nach Mainz, wobei 2 Tage zu Berg, 1 Tag zu Tal zu rechnen sei, 4 Schiffe im Gesamtwert von 400 000—600 000 fl., und zur täglichen Lokalfahrt Köln—Koblenz zwei im Wert von 160 000—240 000 fl. nötig haben werde.

Zugleich hatte Delius einen eingehenden Bericht nach Berlin erstattet, in dem er an der Geschichte der Diligencenfahrt wie der Gilde nochmals erwies, daß man an sie keine Anlehnung suchen dürfe. Er beschwichtigte die etwa vorhandenen Bedenken mit dem Hinweis, wie nötig die Rheinprovinz die Verbindung mit Antwerpen habe. Er setzte jetzt wenigstens

---

[1] Köln. H.-K. an die Nederlandsche Maatschaapij 5. Juni 1825 und Antwort 14. Juli 1825. Delius' Anträge beim Minister 26. Juni 1825.

für die Dampfschiffe die Aufnahme von Rückladung für Antwerpen durch. „Kommt die Konkurrenz Antwerpen—Amsterdam zu stande," schrieb er, „so hat der Handel wenigstens die Wahl zwischen eifersüchtigen Plätzen und erlangt wenigstens einen kleinen Teil der Vorteile, welche in ihrem ganzen Umfang nur durch die freie Fahrt in die See zu erreichen und sicher zu stellen sind." Am 3. September kam der Vertrag mit der niederländischen Dampfschiffahrtsgesellschaft und wenige Tage später (15. September) bereits eine bindende Abrede mit der in der Bildung begriffenen Mainzer Gesellschaft zu stande[1]. Es waren dieselben Tage, in denen die Festfahrt des „Rhein" unter Beteiligung des Königs und der Zentralkommission stattfand und damit auch für die Augen der zusammenströmenden Massen das neue Verkehrsmittel auf dem Rheine feierlich eingeführt wurde.

Die Handelskammer Köln hat unterdessen einen Aufruf zur Bildung der Aktiengesellschaft erlassen. Sie erinnerte mit Befriedigung daran, daß sie rechtzeitig die Aussichten der Dampfschiffahrt erkannt hatte, und in der Tat war der Hinweis darauf, daß die Aktien der Maatschaapij 22 % über pari standen, wohl die beste Reklame für die neue Gesellschaft. Da sie als ein gemeinnütziges Unternehmen angesehen wurde, sollten nur kleine Aktienbeträge zugelassen sein; man setzte die Aktie auf 200 Taler fest, damit sich jedermann beteiligen könne[2].

Unterdessen waren auch von verschiedenen Seiten her am Oberrhein Schritte getan worden, um die Dampfschiffahrt zu entwickeln. Schon am 3. Juli 1824 war durch die Bemühungen König Wilhelms eine württembergische Gesellschaft zu stande gekommen. Der König selber, Cotta und der Konsul der Vereinigten Staaten in Bordeaux, Church, der soeben auf den schweizerischen Seen die Dampfschiffahrt zu stande gebracht hatte, waren auch fast die einzigen Aktionäre. Dieselben beiden unternehmenden Männer veranlaßte König Ludwig gleich nach seiner Thronbesteigung, auch von Lindau aus mit einem Schiffe Fahrten zu unternehmen und gab ihnen gleich auf 12 Jahre ein ausschließliches Privileg zur Einführung der Dampfschiffahrt „auf den Flüssen im Königreich Bayern". Durch jene Erklärung der Zentralkommission war das ermöglicht. Jedoch wollte diese ganze bayrische Unternehmung nicht vorankommen, des Widerstandes der hier ängstlich geschonten Schiffer wurde man in Lindau nicht Herr; und da in Konstanz

[1] Wirminghaus S. 42.

[2] Die Statuten datieren vom 19. November 1825, die Bestätigung vom 11. Juni 1826. Schneller ging es mit der Prüfung im alten preußischen Staat nicht. Die Vermutung Eckerts, daß der Einspruch der Gildenschiffer eine Verzögerung bereitet habe, ist nicht wahrscheinlich.

noch eine dritte Unternehmung entstand, befehdeten sie sich auf dem See. Schon 1830 ging die Lindauer Schiffahrt wieder ein[1]. Am 22. September 1825 hatte auch Großherzog Ludwig einer besondern badischen Dampfschiffahrt, an der aber wiederum Cotta und Church Hauptbeteiligte waren, die Konzession erteilt, mit dem Recht, von Basel bis Mannheim den Verkehr zwischen den badischen Häfen zu vermitteln. Ein ausschließliches Privileg wäre hier natürlich unmöglich gewesen. Auch diese Unternehmung hätte nicht isoliert bestehen können[2]. Das Territorialprinzip erwies überall seine Unzulänglichkeit, aber es war ein leidlicher Lückenbüßer, da es wenigstens die Konzessionsinhaber nicht verhinderte, sich untereinander zu kartellieren. Dies geschah von Mainz aus, wo man, wesentlich angeregt durch das Vorgehen der Kölner, seit dem Herbst 1825 Vorbereitungen traf[3]. Noch gegen den Schluß des Jahres (12. Dezember 1825) fand eine vollständige Fusion der oberrheinischen Interessenten statt, einschließlich der Frankfurter, wo die Firmen Bethmann und du Fay ebenfalls von der Reichsstadt eine Konzession erhalten hatten. Auch hier wieder brachte es diese Entstehung — Fusion einer allerdings erst ideellen Konkurrenz — mit sich, daß die Verfassung der Gesellschaft wie die der alten holländischen Kompagnien eine territoriale Gliederung beibehielt: die Mainzer, Frankfurter, badischen und Straßburger Aktionäre waren als solche im Direktorium vertreten. Für Bayern wurde wenigstens ein bestimmter Bruchteil der Aktien reserviert. Dieser enge Verband beruhte auf einer vollständigen Verschmelzung der finanziellen Interessen, d. h. gleicher Verteilung des gemeinsamen Reinertrags nach Maßgabe des Aktienkapitals; die badische Gesellschaft dachte aber innerhalb desselben mit eigener Verwaltung, womöglich auch noch mit besonderen Aktienemissionen eine selbständige Existenz fortzuführen. Bedeutungsvoll sind diese Versuche nicht durch ihren unmittelbaren Erfolg geworden, sondern weil auch noch gegenwärtig die recht

[1] Schanz, Mainschiffahrt S. 177 und S. 391 a. 185 f.: Daneben hatte König Ludwig auf dem nicht ausschließlich bayrischen Rhein eine besondre Konzession für die Fahrt Rheinschanze—Mainz gegeben. Eckert S. 200. Damit erledigt sich die von Schanz aufgeworfene Frage, wie mit den Bestimmungen der Wiener Akte — die n. b. noch gar nicht in Wirksamkeit getreten waren — das Ausschlußprivileg vereinbar war. Es galt eben nur für Lech, Donau ꝛc.

[2] Eckert 201 überschätzt die Bedeutung dieses badischen Versuchs. Auf die Priorität des Datums der Privilegienerteilung kommt nur wenig an. Nicht am Oberrhein, sondern am Niederrhein lag die Entscheidung für die Entstehung einer leistungsfähigen Dampfschiffahrt.

[3] Der genauen Darstellung Eckerts 202 ff. (dazu die Beilagen S. 410—432) ist nichts hinzuzufügen.

komplizierte Verfassung der rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaften sich ganz in den gleichen Bahnen bewegt[1].

Die Konzession, die die Mainzer Gesellschaft erhalten hatte, bezog sich auch auf den Mittelrhein; aber ehe auch nur die Gesellschaft formell konstituiert war, hatte sie auch schon mit der Kölnischen die Abrede getroffen, auf einen Betrieb unterhalb Mainz zu verzichten[2]. Dafür beteiligten sich die Mainzer an der preußischen Gesellschaft durch Übernahme von 300 Aktien, deren Interessen die Mainzer Handelskammer zu vertreten hatte.

So war ein höchst künstliches Gebäude von Wechselbeziehungen verschiedener Gesellschaften von der Mündung des Rheines bis Straßburg hergestellt, klug darauf berechnet, die Einheitlichkeit und die Überleitung des Verkehrs von einer Stromstrecke zur andern zu sichern, aber auch den einzelstaatlichen Interessen und namentlich denen der Stapelstädte entgegenzukommen, die Konkurrenz auszuschließen ohne doch die verschiedenartige Entwicklung einzudämmen, den Vorteil mit einander zu verflechten ohne Abhängigkeit herzustellen. Wie jedes Kartell hatten diese Vereinbarungen jedoch einen schwachen Punkt; sie waren unter der stillschweigenden Voraussetzung getroffen, daß keine wesentliche Konkurrenz entstehen werde, die sich an diese behutsamen Abgrenzungen nicht zu kehren brauchte.

Mit einer Absicht waren die neuen Dampfschiffahrtsgesellschaften sofort gescheitert, jedoch nicht zu ihrem Nachteil. Sie wie die Regierungen wandten die größte Sorgfalt an, die bisherigen Interessenten, die Schiffer, zu befriedigen und die Überleitung in die neuen Verhältnisse für sie zum Vorteil zu gestalten. Überall aber wurde die dargereichte Hand schnöde zurückgewiesen, und es wurde den Gesellschaften dadurch sehr erleichtert, von vornherein in die Bahnen der großkapitalistischen Unternehmung einzulenken. Wie es mit der Jachtschiffahrt ging, haben wir schon gesehen. Dasselbe Schauspiel wiederholte sich bei den übrigen Schiffern, nur daß hier die Existenz des Kleinbetriebes keineswegs ebenso bedroht war. Der König Wilhelm von Württemberg hatte allerdings sofort gesehen, daß Unvereinbares sich nicht verbinden lasse. Er hatte die acht Friedrichshafener Schiffer einfach pensioniert und ihnen ihr Betriebsmaterial abgekauft.

[1] Die Kölner und Düsseldorfer Gesellschaft sind, was Ordnung des Betriebs und Teilung des Reingewinns anbelangt, vollständig fusioniert, in der Verwaltung und im Kapital, also besonders den Schiffen, getrennt. Es besteht sogar immer noch ein gewisser Wetteifer der beiden Gesellschaften im Schiffsbau. Außerdem aber zeigt die innere Verfassung der Düsseldorfer Gesellschaft immer noch eine lokale Gliederung.

[2] Wirminghaus S. 12.

König Ludwig aber hatte den Ausspruch getan: „Das Wohl der 36 Lindauer Schifferfamilien dürfe durch diese Neuerung nicht gefährdet werden.“ Die Gildenschiffer der früheren Reichsstadt machten aber im Gegenteil so energisch ihr Recht, Gebühren von allen einlaufenden Schiffen zu erheben, geltend, daß, wie wir sahen, Cotta sich bald zurückzog. Dieser Fall blieb allerdings vereinzelt, sonst waren überall die Dampfschiffahrtsgesellschaften die stärkeren. Schon im ersten Entwurfe des Statuts der preußischen Gesellschaft war vorgesehen, daß diese den Schiffern Gelegenheit gebe, durch Erwerbung von Aktien Teilnehmer zu werden; man hatte schon deshalb die Höhe der Aktien möglichst niedrig, auf 200 Taler, die erst nach und nach in kleinen Raten zu zahlen waren, festgestellt, ein größerer Aktienbetrag wurde hier wie in der Mainzer Gesellschaft für sie reserviert [1]; von der Schleppfahrt, die nur einstweilen zurückgetreten, aber nicht aufgegeben war, nahm man überhaupt an, daß sie nur im Interesse der Schiffer liege. Aber geradeso wie die Jachtenschiffer suchten auch die Gildenschiffer nur die Konkurrenz in ihrem Betriebe von vornherein unmöglich zu machen. Sie wandten sich unmittelbar an den König mit dem Gesuch, die Dampfschiffe auf Personenfahrt und Schleppen zu beschränken, alles Laden ihnen aber zu untersagen. Eine eingehende Debatte, die mit Denkschriften von beiden Seiten geführt wurde, entspann sich.

Die Schiffer protestierten, daß hier Kaufleute, und zwar großenteils Ausländer, Schiffahrt und Handel miteinander verbänden, während die Trennung durch den Gebrauch von Jahrhunderten geheiligt sei. Die Handelskammern gaben mit Recht den Vorwurf zurück: in der ganzen Gilde seien nur noch acht Preußen, und diese selber Kaufleute, die eigene Ware verfrachteten; denn in den holländischen Häfen erhielten längst nur Holländer Ladung; wenn an der preußischen Gesellschaft auch die Niederländer und Mainzer sich beteiligten, so werde das durch den Anteil, den sie bei jenen hätten, aufgewogen; ein einheitliches Vorgehen aber sei zur Besiegung der Schwierigkeiten nötig. Seit langem hätten die Reeder auch selber befrachtet, das französische Handelsgesetzbuch (§ 96) spreche hiervon ausdrücklich, auch das preußische Gewerbesteuergesetz von 1820 (§ 18) erlaube ausdrücklich die Vereinigung mehrerer Gewerbe, und welche Kombination sei natürlicher als die von Handel und Transport. Dieses Argument verfing allerdings nicht; denn zur Zeit galt eben noch der Oktroivertrag als Ausnahmegesetz auf dem Rheine und setzte die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen außer Kraft. Hier überwog also die bessere Begründung, die, wie wir sahen,

[1] In Köln 250, in Mainz 100 Aktien.

Delius als Ausweg gefunden hatte: Die Dampfschiffahrt will nur Intermediärfahrt und Fahrt nach Antwerpen sein, welche nicht dem Oktroivertrag untersteht; mit der Verfrachtung nach Rotterdam und Amsterdam, die durch die Beurtfahrt allein geregelt ist, will sie sich nicht abgeben. Die Schiffer behaupteten, allen billigen Ansprüchen zu genügen, wenn sie in 8—10 Tagen von Amsterdam bis Köln, in 5—6 von Köln nach Mainz kämen. In der Tat hatte schon zwei Jahre früher die Kölner Handelskammer anerkannt, daß durch Pferdewechsel, der früher nicht stattgefunden hatte, die Bergfahrt nach Mainz teilweise auf 4 Tage herabgemindert sei[1]; jetzt stellte sie gern fest, daß in der Tat die drohende Konkurrenz die holländischen Schiffer aus ihrem Phlegma aufzurütteln beginne; das Übliche sei allerdings immer noch bisher 4—5 Wochen von Rotterdam nach Mainz gewesen, wozu die Dampfschiffe 5—6 Tage brauchten. Und die Konkurrenz hat hier auch wirklich geholfen; denn die Schiffer sahen sich von jetzt ab zu Relaisstationen mit Pferdewechsel veranlaßt und die Fahrzeit, die am Niederrhein mindestens 14 Tagen betragen hatte, wurde dadurch auf etwa 6 vermindert.

Ganz pessimistisch verhielten sich die Schiffer jeder Hoffnung auf Aufschwung gegenüber: der Rhein sei eine abgeschlossene Handelsstraße, der ihre Umgebungen keine Ausdehnung verstatteten; das Mautsystem und die Billigkeit der Landfrachten durch Frankreich seien unübersteigliche Hindernisse. Mit Recht spottete die Handelskammer über diese Niedergeschlagenheit: Der Rhein sei doch keine Domäne, die ein Jahr ins andere immer denselben Ertrag liefere; in dem Augenblick, wo man Ware von Rotterdam nach Straßburg in 10 Tagen liefern könne, sei ein Vorsprung über Havre, das die Lieferfrist von 25 Tagen habe, gewonnen und die Fracht — 8 Fr. p. Zentner — werde etwa die gleiche sein; daher müsse die Dampfschiffahrt mehr als 100 000 Ztr. Transit sofort wieder auf den Rhein bringen. Sie stellte dem preußischen Staat auch weitere Vorteile in Aussicht: eine Erhöhung der Einnahmen aus dem Oktroi, da jeder Passagierdampfer 86 $^2/_3$ Taler für die Fahrt zahle, einen gesteigerten Kohlenverbrauch, der sich für das Schiff von Emmerich bis Köln auf 10 000 kg stelle; endlich sollten auch die Schiffe einschließlich der Maschinen[2] auf preußischen Werften erbaut werden — ein Versprechen, das leichter zu geben als zu halten war.

[1] Von Dauer scheint das nicht gewesen zu sein; denn nach Eckert S. 213 A. 2 versuchte bald wieder die Kölner H.-K., die Mainzer vergeblich zur Einrichtung von Relais für den Schiffszug zu veranlassen.

[2] Cockerill hatte den Vertrag, wodurch er sich verpflichtet hatte, nur der Gesellschaft Schiffsmaschinen zu liefern, gelöst, da er dies nicht halten könne, seitdem der Staat selber sich an seinen Werken beteilige.

Die Regierung schwankte über den Weg, den sie einzuschlagen habe, keinen Augenblick. Schon vorher hatte Delius[1], indem er alle Mißstände der Gilde enthüllte, betont: Man dürfe sich nicht einmal auf Entschädigung der Gildenschiffer, wozu Frankreich und die Niederlande gestimmt zu sein schienen, einlassen; höchstens möge man eine Unterstützungskasse vorsehen, wenn der Übergang zum neuen Betrieb es wirklich nötig machen sollte. In Berlin verstimmte es besonders, daß diese „holländische Gilde auf preußischem Boden" nationale Rücksichten hatte geltend machen wollen; der König ließ antworten, daß er nicht nur gerechtest die Beschwerde der Schiffergilde zurückweise, sondern auch verfüge, daß jene für die Schiffer reservierten Aktien vorzüglich an diesseitige Untertanen zu verteilen seien.

Nicht viel anders verlief die Entwicklung außerhalb Preußens[2]. Die Mainzer Behörde hatte im März 1826 der dortigen Gilde die Frage vorgelegt, inwieweit die Anwendung der Dampfschiffe auf dem Rhein zum Schleppen und zum Gütertransport geeignet sei, und wie ihre Einrichtung mit möglichster Schonung des Nahrungsstandes der bestehenden Schiffergilden zu machen sei. Die Schiffer äußerten sich nur hochmütig ablehnend: die bisherigen Erfahrungen schienen ihnen dafür zu sprechen, daß sich der Mittelrhein für eine regelmäßige Dampfschiffahrt nicht eigne; es galt ihnen als selbstverständlich, daß ihr Stand, der dem Strom ungeheure Summen anvertraut habe, bei seinen Gerechtsamen geschützt und in seinem Nahrungszustande ungeschmälert erhalten werde, und daher verlangten sie, trotzdem sie die Vorteile der Dampfschiffahrt bestritten, ihre Beschränkung und nur vorläufige Zulassung auf ein Jahr; „denn traurig wäre es, wenn der erhoffte Zweck nicht erreicht, das endliche Resultat nur der Ruin zahlreicher Familien sein würde und man am Ende dennoch zur seitherigen Ordnung zurückkehren müsse".

Im Jahr darauf waren Zweifel an der Leistungsfähigkeit der Dampfschiffahrt nicht mehr möglich. Jetzt ging die Frage der Zentralkommission auch nur dahin, wie die Konkurrenz der Segelschiffe mit den Dampfern zu erhalten sei, solange der Oktroivertrag in Geltung sei; denn daß beim Eintritt der neuen Ordnung die Gewerbefreiheit ohnehin gelten werde, war ja klar. Die Schiffergilde aber lehnte im Prinzip sogar die Erörterung dieser Frage ab, weil dies schon eine Anerkennung der Rechtmäßigkeit der Art und Weise sei, wie die Unternehmer der Dampfschiffahrt ihr Gewerbe

[1] Delius an den Minister 3. März 1825.

[2] Eckert 213 u. Beilage 11 u. 12.

bisher ausgeübt hätten; sie glaubte aber jetzt plötzlich zu der Erkenntnis gelangt zu sein, daß die Segelschiffer nie im stande sein würden, weder durch niedrigere Frachtpreise noch durch Schnelligkeit der Beförderung mit dem Dampfschiffer zu konkurrieren. Eine Abkürzung der Ladefrist schien ihnen aussichtslos, zumal die Frachten, die den Seglern zugewandt würden, sich noch verringerten, weil der Kaufmann, der zugleich Aktionär der Dampfschiffahrtsgesellschaft sei, dieser seine Versendungen zuwende und die Einlegung von Relaisstationen schien ihnen jetzt zu teuer. Sie kamen also auf die alten Zünftlermittel zurück: Erhöhung der Frachttaxe, Schutz der Gilde wenigstens gegen die Kleinschiffer. Diesen fügten sie auch einige berechtigtere Wünsche hinzu: Bemessung der Rekognition nach der Ladung statt nach dem Schiffsraum und Entrichtung des Oktroi nur an je einem Bureau. Hierfür fanden sie auch die Unterstützung der Mainzer Handelskammer, die im übrigen den Beweis zu erbringen versuchte, daß die Dampfschiffahrt den Seglern eher Nutzen als Schaden gebracht habe. Seltsam mischten sich freilich bei diesen Kaufleuten noch rückschrittliche und fortschrittliche Ansichten. Denn während sie die Entwicklung der Dampfschiffahrt begrüßten, ergingen sie sich wieder einmal in den Klagen, daß die Gilde einer Einschränkung ihrer Mitgliederzahl widerstrebe und damit selber die niedrigen Frachten und ihr Unglück verschulde.

In der Tat blieb hier wie überall das Wohlwollen der Behörden für die Schiffer ziemlich wirkungslos und mußte dies bei solchem Widerstreben bleiben. Völlig selbständig neben der Segelfahrt entwickelte sich der Betrieb; auch auf dem einzigen Punkte, wo man anfangs noch geglaubt hatte, eine Verbindung festhalten zu können, wurde binnen kurzem aus technischen Gründen eine Trennung nötig: Man hatte nämlich im Anfang auch die Dampfschiffe dem Steuermannszwang unterworfen. Allein es stellte sich als unzuträglich heraus, bei jeder Fahrt mit dem Piloten zu wechseln; man bedurfte den ausgebildeten Arbeiter, der den Kurs des Dampfschiffes zu leiten verstand [1].

Daran jedoch war gar nicht zu denken, daß die Dampfschiffe die Kähne überflüssig machten. Die Handelskammern hatten ganz recht, wenn sie immer wieder betonten: das Transportquantum der Dampfer sei neu auf den Rhein gebracht und nicht den Schiffern entzogen, und ebensowenig wurden durch die Dampfschiffe die Frachtpreise verringert. Erst wenn eine beabsichtigte Vermehrung der Dampfer durchgeführt sei, glaubte die Handelskammer Köln eine Verminderung um 10 % in Aussicht stellen zu

---

[1] Eckert 212.

können[1]. Auf dem Mittelrhein stieg die Warenversendung auf Dampfschiffen entsprechend der Vermehrung der Fahrzeuge von 54 818 Ztr. im Jahre 1827 auf 154 522 im Jahre 1829[2], auf dem Main blieb es auch im Jahre 1829 noch bei der bescheidenen Summe von 7 491 Ztr. Auch auf dem Niederrhein stieg die Versendung im Jahre 1829 noch nicht über 181 842 Ztr. Schon diese Ziffern zeigen, daß die Dampfschiffahrt im Verhältnis auf dem verkehrsärmeren Mittelrhein am stärksten wirkte, wenn auch die positive Höhe ihrer Versendungen auf dem Niederrhein etwas größer war. Mit berechtigtem Stolze konnte 1829 die Kölner Handelskammer bemerken, daß nun endlich wieder der Rhein eine Durchgangsstraße für Europa zu werden beginne; mit vieler Mühe habe man den Transit der rohen Seide von Italien nach England und nach Krefeld auf den Rhein gebracht. Man mag sich dabei erinnern, daß der Faden grade da wieder aufgenommen wurde, wo man ihn im Jahre 1700 hatte fallen lassen müssen; denn dieser Seidentransport von Mailand über den Gotthard auf den Rhein war damals der Zweck der „Condotta“ des Kölner Bürgermeisters v. Beyweg gewesen.

Zugleich rühmte die Handelskammer[3], daß sie schon wirklich ihre Absicht erreicht habe, und daß der monopolistische Zwang der holländischen Häfen durch die Dampferverbindung mit Antwerpen gebrochen sei. Allerdings machten die Versendungen von Köln nach Antwerpen nur ein Drittel derjenigen nach Rotterdam aus; allein die latente Konkurrenz, d. h. die Möglichkeit, wirkt oft stärker als die schon vorhandene. Die niederländische Gesellschaft klagte bisweilen, daß die Fahrt nach Antwerpen ein Opfer sei, das sie Köln bringe, während die Handelskammer sie gern zu noch mehr Fahrten dahin veranlaßt hätte[4]. Überhaupt zeigte auf dem Niederrhein die Gesellschaft, die in dieser Zeit ihre Unternehmungen nach ganz andern Seiten hin ausdehnte, nicht die Regsamkeit, die man von ihr erwartet hatte. Auch nach Rotterdam gab es bis 1829 wöchentlich nur eine Schiffsverbindung (von Herbst 1829 ab zwei), und die Kölner Spediteure klagten[5], daß die vertragsmäßige Korrespondenz der verschiedenen Glieder der großen Dampfschiffahrtskette London—Mainz dabei nicht bestehen könne.

---

[1] H.-K. Köln an den Minister 14. April 1828.

[2] Hermann, Adreßbuch 1830, S. 90.

[3] H.-K. Köln an den Minister 17. April 1829.

[4] Erst 1830 wurde nach vielen Reklamationen ein zweites Schiff in der Woche eingelegt, bis dann sofort die Revolution und alsdann die Sperre der Binnengewässer diese Verbindung unterbrach.

[5] Eingabe der Speditionsfirma Heimann an die H.-K. 1829.

Solchen Einwürfen gegenüber machte die niederländische Gesellschaft wohl geltend, daß doch der ganze Bestand ihrer Schiffahrt auf dem Rheine noch höchst unsicher sei und die Handelskammer gar keine Garantie dafür übernehmen könne. In der Tat hatte sich denn auch der Zwist der beiden Staaten, der in diesen Jahren vor der endgültigen Beilegung noch einmal heftig aufflammte, dieses neuen Gegenstandes bemächtigt. Beim Beginn der Schiffahrt im Jahre 1829 erließ die niederländische Regierung ein Edikt, wonach auf den niederländischen Gewässern nur Schiffe zugelassen werden sollten, deren Maschinen und Kessel in den Niederlanden gebaut seien. Natürlich antwortete Preußen mit einem Verbot der niederländischen Dampfschiffe auf seiner Stromstrecke. Die Handelskammer Köln, die ihr mühsames Werk zusammenstürzen sah, bat flehentlich um Aufhebung, mit dem schwachen Grunde, daß die Ausführung des Edikts in den Niederlanden nicht so schroff sei wie der Wortlaut. Sie wurde aber diesmal in einem ungewöhnlich groben Schreiben von dem schroffen Bureaukraten Schuckmann zurückgewiesen: „Über Maßregeln, die durch Ehre und Pflicht geboten werden, finde ich mich nicht veranlaßt, vorher das Gutachten der königl. Handelskammer zu Köln zu erfordern" u. s. w.[1] Erst im Oktober war der Zwist so weit beigelegt, daß die direkte Güterladung wieder aufgenommen werden konnte[2].

Erfüllte die Dampfschiffahrt auf dem Niederrhein nicht ganz alle Hoffnungen, so blieb vollends die Mainzer Gesellschaft hinter jeder billigen Erwartung zurück[3]. Es mag teilweise der überkünstliche Aufbau dieser Gesellschaft dazu beigetragen haben; außerdem war ihr von vornherein das magerste Stück zur Ausnutzung zugefallen; es fehlte hier aber auch, wie man in Köln abschätzig bemerkte, die nötige Energie. Der für den Untermain bestimmte Dampfer „Stadt Frankfurt" konnte regelmäßige Verbindungen erst seit 1830 aufnehmen; er ersetzte das altübliche Marktschiff so wenig, daß dieses vielmehr den Hauptvorteil von dem durch die mittelrheinische Dampferlinie erhöhten Mainzer Verkehr davontrug. Der für den Oberrhein bestimmte „Ludwig" — vorsichtig ließ man im Namen des Schiffes unbestimmt, ob der König von Bayern oder der Großherzog von Baden damit gemeint sei —, bestand die Probefahrt 1827 nicht und konnte erst nach allerlei Umbauten von 1830 ab die Verbindung mit Mannheim aufrecht erhalten. Es fehlte in Mainz nicht ganz an kleinen Eifersüchteleien

[1] Schuckmann an die H.-K. 30. April 1829.

[2] Neues Reglement für den Warentransport Rotterdam—Köln 17. Okt. 1829.

[3] Für das folgende vgl. Eckert 207 f. u. Beilage 14.

gegen die preußische Gesellschaft. Daß sie den preußischen Adler auf ihren Plakaten anbrachte, ging gegen die Ehre Hessens, die Regierung verbot den öffentlichen Anschlag und erlaubte schließlich nur, die Anzeigen und Fahrpläne in den Wirtsstuben auszuhängen; auch daß in den Tarifen nur der preußische Taler und nicht der süddeutsche Gulden Berücksichtigung gefunden hatte, machte böses Blut[1].

Dennoch hatte grade Mainz von der preußischen Gesellschaft vielleicht den größten Vorteil. Dank dem Eifer der Kölner, namentlich Merkens und Boisserées, hatte sich auf dem Mittelrhein die Dampfschiffahrt rasch entwickelt, und hier wenigstens, wie wir früher sahen, die Personenfahrt rasch ganz an sich gezogen, umgestaltet und dadurch zu einer ungeahnten Blüte gebracht. Gern rühmten sich die Kölner, deren Fehler eine übertriebene Bescheidenheit nie gewesen ist: während alle Unternehmungen auf den Flüssen Frankreichs, Deutschlands und der Schweiz gescheitert seien, hätten sie allein auf dem preußischen Rhein sich glänzend bewährt; sie rühmten die Herrlichkeit der Schiffe, die freilich auch 50 % über den Voranschlag gekostet hätten, und das Publikum blickte mit einer Mischung von Bewunderung und Behaglichkeit auf die Eleganz, die gute Küche und die gewählte kleine Reisebibliothek der Kölner Schiffe[2], während man auf der niederrheinischen Strecke, wo die Personenfahrt wenig zu besagen hatte, über die Unsauberkeit des Deckes, der Kajüten, der Mannschaft, die hohen Preise für schlechtes Essen klagte[3]. Noch hatte bis 1830 die Gesellschaft keine Dividende gezahlt, da die erste Lehrzeit sehr teuer gewesen, trotzdem ging man angesichts der sich täglich steigernden Frequenz an die Vermehrung der Schiffe. Zu den beiden ersten 1827 in Dienst gestellten, Concordia und Friedrich Wilhelm, trat 1829 der Prinz Friedrich. Außerdem hatte die niederländische Gesellschaft den von der zweiten Versuchsfahrt her bekannten „Rhein" ihr überlassen. So konnte man den täglichen Dienst bequem aufrecht erhalten, und höher gingen die Ansprüche noch nicht. Schon nach zwei Jahren konnte die Kölner Handelskammer berichten[4]: Durch die ungeahnte Frequenz der Fremden, besonders der Engländer, hätte sich der Wohlstand der ganzen Provinz gehoben. Die Anzahl der Fremden habe sich seit der Einrichtung der regelmäßigen Dampfschiffahrt London—Mainz verzehnfacht, und die Hälfte aller Passagiere seien Engländer. Darum befürchtete man auch von

[1] Über weitere Ausstellungen Eckert 209.

[2] Vgl. die hübsche Schilderung Matthisons bei Eckert 210.

[3] Beschwerden der H.-K. Köln auf der Generalversammlung der Maatschaapij 25. August 1830.

[4] H.-K. 17. April 1829.

jeder Erschwerung dieser Route, daß sie den Strom der Reisenden sofort wieder über Calais und Ostende leiten werde. In der Tat war seit Byrons Child Harold die Rheinreise plötzlich in England Modesache geworden; im Rheinland aber bildete sich damals die Volksvorstellung aus, die fast noch bis in unsere Tage reicht, daß der reisende Engländer das Geld ins Land bringen müsse, und im darauffolgenden Jahrzehnt stattete sich jedes größere Hotel mit dem Ölbild der jugendlichen Königin aus, während der Landesherr sich meistens mit der verstaubten Gipsbüste begnügen muß. Das alte rheinische Wirtshaus begann sich umzugestalten zum modernen Hotel. Der Gastwirt Disch in Köln, ein Hauptaktionär der Dampfschiffahrt, machte die Entdeckung des Portiers und eines Schiebkarrens, mit dem er das Gepäck der Reisenden vom Hafen befördern ließ. Das erregte den Zorn der Auflader und Sackträger, der alt berüchtigten „Kölner Rabaus", sie prügelten den Portier und die englischen Gäste und die ängstliche Polizei verbot des lieben Friedens willen die gefährliche Neuerung. Es bedurfte der energischen Befürwortung der Handelskammer, um dem Wirt zu seinem Rechte zu verhelfen.

So fing man an, sich im Rheinlande einiger Errungenschaften des modernen Verkehrs zu erfreuen, mit seinem Grundgedanken aber, der freien Konkurrenz, konnte man sich noch immer nicht recht befreunden. Die Dampfschiffahrt schätzte man doch besonders deshalb, weil man bei ihr sogleich die feste Austeilung der Stromstrecken hatte vornehmen können. Alles, was diese einmal getroffene Abgliederung stören konnte, lehnte man ab. Im Jahre 1828 begann eine zweite kleinere niederländische Gesellschaft, Theunissen u. Komp. Sie hatte einen kleinen Dampfer ohne Laderaum und deshalb von größerer Geschwindigkeit eingestellt, mit dem sie zuerst auf den Mündungsarmen zwischen Rotterdam und Antwerpen in erbitterten Wettbewerb mit der Maatschaapij trat, „wobei sich die beiden Firmen durch Wohlfeilheit überboten", wie die Kölner Handelskammer mißbilligend bemerkte. Jetzt dehnte sie ihren Betrieb erst bis Nymegen, dann bis Köln aus. Die Kölner Herren wurden dadurch in die höchste Erregung versetzt. Die Handelskammer erinnerte Delius daran, wie stark das Kölner Kapital an der Stoomboot Maatschaapij beteiligt sei: „Sollte nun diese hochverdiente Gesellschaft durch andere, vagierende oder auf eine gewisse Freibeuterei ausgehende Unternehmungen zerstört werden? Was werde das auch nützen? Der auf beiderseitige Vernichtung berechnete Wettlauf würde doch wieder von vorne anfangen und die Existenz der Dampfschiffahrt überhaupt fände sich aufs Spiel gesetzt. Darum bäten sie um Ausschluß nicht nur dieser, sondern auch jeder andern Konkurrenz." Die preußische Regierung

ging natürlich auf dieses seltsame Begehren nicht ein. So aber urteilte man in der Stadt, die seit 15 Jahren den Kampf für die Verkehrsfreiheit führte und in der soeben die erste leistungsfähige Organisation des Großbetriebes im Verkehrswesen durchgeführt war, sobald man einen Kursfall der Aktien dieser Unternehmung befürchten konnte. Die Freiheit ist für das Kapital eben jederzeit nur Mittel, nie Zweck gewesen. Zunächst aber sollte sie, sobald sie mit der Rheinschiffahrtsakte zur Wahrheit wurde, auch für den kapitalistischen Betrieb ungeahnte Möglichkeiten eröffnen.

Das aber ist klar: Nur die Freiheit der Konkurrenz hat die großen Umgestaltungen herbeigeführt; die neue Technik wäre für sich allein hierzu nicht im stande gewesen.

Achtes Kapitel.

Die Durchführung der Rheinschiffahrtsakte und die Beurtfahrten.

Die Einführung der Gewerbefreiheit auf dem Rheine vollzog sich leicht und schnell. Da in der Kölner Gilde fast keine Deutschen waren, wurde ihr Verschwinden gar nicht bemerkt; die Mainzer Gildeschiffer hofften wohl noch einen Augenblick, wenigstens im privilegierten Besitz der Rangfahrt nach Köln zu bleiben, die ihre alte Bedeutung jetzt einbüßen mußte, dann liquidierten auch sie ihr bescheidenes Vermögen[1]. Die nächste und wichtigste Änderung bestand darin, daß nun die Kleinschiffer völlig mit den alten Großschiffern auf gleiche Linie traten und daß größere Strecken des Rheines als bisher von den einzelnen Schiffern befahren wurden. Der erste Bericht der Zentralkommission, der seit 1831 im Jahre 1835 erschien, glaubt besonders betonen zu müssen, daß die Erwartung der plötzlichen Vermehrung bisher nicht eingetroffen sei; denn im Jahre 1828 sei die Anzahl der Schiffer in den Rangfahrten 345 gewesen, im Jahre 1835 betrüge sie 408, und der kleine Zuwachs erkläre sich zur Genüge daraus, daß man seit 1829 keine neuen Aufnahmen in den Gilden mehr zugelassen habe. Dieser Bericht ist jedoch offenbar tendenziös, um die Befürchtungen der Schiffer zu zerstreuen. Nicht nur sind durch ein Versehen die badischen Schiffer nicht aufgeführt, sondern es sind, was wichtiger ist, die sämtlichen holländischen Schiffer absichtlich ausgeschlossen, während doch die alte Kölner

[1] Hierfür die eingehende Darstellung bei Eckert 232—243.

Gilde, die in der Zahl von 1828 einen Hauptteil ausmacht, nur aus Holländern bestand. Gerade die holländischen Schiffer aber hatten sich außerdem noch stark vermehrt. Durch die andauernde Sperre, die Holland auf den Binnengewässern gegen das abgefallene Antwerpen verhängte, wurden die Maasschiffer brotlos; sie wandten sich mit ihren Fahrzeugen in den nächsten Jahren fast insgesamt dem Rheine zu[1].

Auch die Schiffer der Nebenflüsse, denen die Akte bei Gegenseitigkeit gleiche Rechte wie den Rheinschiffern zugesichert hatte, fingen nun in größerem Maße an, sich an der Schiffahrt auf dem Hauptstrom zu beteiligen und die Rangfahrten, die bald mit den Handelsplätzen des Main und Neckar abgeschlossen wurden, gaben ihnen hierzu reichlich Gelegenheit. Erst in einer beträchtlich späteren Zeit, im Jahre 1855, verfügte die Zentralkommission, daß in ihren Patenten die Berechtigung zur Rheinschiffahrt ausdrücklich aufgeführt sein müsse. Man wird im ganzen fast eine Verdoppelung der den Rhein befahrenden Schiffer gegen früher anzunehmen haben.

Die Einzelstaaten führten außer Frankreich in den nächsten Jahren genaue Ordnungen für die Patenterteilung ein. Die Zentralkommission begnügte sich mit der Aufstellung eines Normalschemas, in dem außer Großjährigkeit, Elementarschulbildung, Unbescholtenheit auch der Nachweis praktischer Ausbildung mit einer Lehrzeit oder Beschäftigung nicht unter vier Jahren verlangt wurde. Auch sollte der Schiffer den Besitz des Vertrauens des Handelsstandes einer Hafenstadt nachweisen. Sie stellte auch die Punkte der Prüfung im allgemeinen fest: Kenntnisse über gehörige Behandlung der Ladung, Führung eines Schiffes überhaupt und des Fahrwassers des Rheines, wobei jedoch eine genaue Bekanntschaft mit denjenigen Strecken, welche der Bewerber voraussichtlich nie befahren werde, nicht verlangt zu werden brauchte[2]. Solange man sich wesentlich doch noch an ein System von Rangfahrten hielt, schien das ausreichend. Alles übrige war den Einzelstaaten „angesichts der großen Verschiedenheiten" überlassen. Doch

[1] Hier ist Eckert zu ergänzen. Statt einer Vermehrung um 63 würde man auf ungefähr das Dreifache, 180—200, bei richtiger Rechnung kommen. Dazu treten aber die Schiffer der Nebenströme. Vom Main waren allein in der Rangfahrt mit Köln 42 bayrische Schiffer ohne die Aschaffenburger, Hanauer, Frankfurter (Schanz, Die Mainschiffahrt im XIX. Jahrh. S. 69). Nicht anders war es auf dem Neckar. Das alles ignoriert der Bericht der Zentralkommission absichtlich. Ohne eine solche Vermehrung wäre ja auch der ungeheure plötzliche Sturz der Frachten in den nächsten Jahren ganz unerklärlich.

[2] Schirges 272 ff.

hat die Zentralkommission auch weiterhin sich bemüht, in wichtigen Dingen Einheitlichkeit zu erreichen. Um dem Mißbrauch mit Patenten zu steuern, wurde 1844 von ihr die Aufnahme eines genauen Signalements in denselben vorgeschlagen. Namentlich aber bemühte sie sich damals um die allgemeine Einführung von Dienstbüchern. Nur Holland schloß sich von diesen Anordnungen aus. Erst im Jahre 1849 wurden einige Erleichterungen von ihr durchgeführt: Der Schiffer sollte fortan nicht mehr auf die Führung des in seinem Patent bezeichneten Segelschiffes beschränkt sein, sondern auch ein anderes Schiff ohne Rücksicht darauf, welchem Rheinuferstaat es angehöre, führen dürfen, womit eigentlich erst die wechselseitige Anerkennung der Patente durchgeführt wurde; ein Attest des anderen Staates sollte genügen. Nicht so weit ging man auch damals den Dampfschiffen gegenüber. Nochmals wurde anerkannt, daß kein Staat, bis einmal gemeinsame Prüfungsvorschriften angenommen seien, verpflichtet sei, fremde Dampfschiffführer auf seinen Dampfschiffen zuzulassen; es wurde ihnen nur die Möglichkeit hierzu eröffnet [1].

Auch die Anordnungen über die Steuerleute und ihre Prüfungen waren durch die Rheinschiffahrtsakte, die in Art. 58 ganz allgemein den Lotsenzwang auf den Strecken des Fahrwassers, wo er gebräuchlich war, bestätigt hatte, den Einzelstaaten überwiesen [2].

Mit peinlicher Genauigkeit waren ihre Steuermannsordnungen ausgearbeitet, sie regelten die Ausbildung, die Tätigkeit, die Verpflichtungen und Bußen sowie die Löhne der Steuerleute und die Untersuchung des Strombettes durch sie. Bald aber wurden diese Hilfskräfte der Schiffahrt vielfach entbehrlich, und Preußen hob schon 1844 den Lotsenzwang auf, während es Prüfung und Konzessionszwang beibehielt. Die kleineren Uferstaaten, auf deren Strecken das Fahrwasser auch die größeren Schwierigkeiten bot, folgten auf dieser Bahn nicht. Erst nach dem Jahre 1848, nachdem heftige Klagen über die Höhe der Lotsengebühr, über den Zwang überhaupt und über die Beschränkung der Steuerleute auf eine Fahrt täglich zuvorgegangen waren, haben sich die kleineren Staaten zu Milderungen entschlossen, der Zwang als solcher fiel erst 1866. Das Fahrwasser war durch die Rheinregulierung so viel besser geworden, der Großbetrieb hatte seine eigenen Steuerleute ausgebildet, überall genügte jetzt die freiwillige Verwendung. Die Zahl der Lotsen hielt sich auch jetzt auf

---

[1] Eckerts Auslegung S. 238 scheint mir irrig.

[2] Eckert, S. 240 ff., dem nichts hinzuzufügen ist. Das Material bei Schirges 292—310.

gleicher Höhe. Namentlich für die großen Flöße ist auch heute der Lotse kaum entbehrlich.

Mit der Gewerbefreiheit der Schiffahrt trat auf dem Rhein keineswegs auch sofort ein Zustand des Wettbewerbes der Einzelnen untereinander ein. Die Möglichkeit war gegeben, aber sie wirkte einstweilen auch nur als solche, als Ergänzung oder als letztes Auskunftsmittel; die Regel blieb eine Organisation der Schiffahrt in der alten Weise der vertragsmäßigen Rangfahrten zwischen einzelnen Städten; nur daß jetzt viel mehr Städte als früher, um ihren Verkehr zu entwickeln, zu diesem Mittel greifen konnten, und daß, wie es schon bisher in Holland geschehen, die Beurt kein Monopol besaß. Schon 1829, als die bevorstehende Änderung gewiß geworden war, bemühte sich die Kölner Handelskammer, um nicht überrascht zu werden, solche Verträge abzuschließen, und Köln dadurch womöglich als „natürlichen Stapel" zu erhalten. Die großen Handelshäuser, die ganze Schiffe zu befrachten im stande waren, die Fabrikanten, für deren Materialienbezug Stückladung nicht in Frage kam, verhielten sich kühl; sie standen auf derselben Seite wie die Antwerpener Handelskammer, die jeden Vertrag rund ablehnte und der Kölner Kollegin schrieb: „Die unbegrenzte Konkurrenz helfe allein; sänken bei ihr vielleicht auch anfangs die Frachten übermäßig, so trage sie doch ihr Heilmittel in sich selber." Aber in Köln überwogen doch stets die Interessen der kleinen Spediteure, und man schrieb schon im Herbst 1829 nach Frankfurt, als man mit ihm eine direkte Fahrt von sechs Rangschiffern verabredete [1]: „Anfangs habe man wohl nur von der freien Konkurrenz Vorteil gehofft; jetzt aber sei die Majorität doch der Meinung, daß sie Verwahrlosung mit sich bringen würde und daß eine freiwillige Rangfahrt die Vorteile der Schnelligkeit und Billigkeit haben würde". Das Mißtrauen dieser Majorität gegen die großen Firmen, deren Führung sie bisher gefolgt waren, blieb seitdem bestehen. Die Zentralkommission aber konnte 1835 zurückblickend feststellen, daß außer einigen großen Häusern jedermann für die Beurtfahrten eingenommen sei; sie bekräftigte mit ihrer Autorität die Meinung, daß jene allein es verhinderten, daß die großen Häuser die kleinen und mittleren unterdrücken könnten.

Nach der Verkündigung der Akte entspann sich sogleich ein rühriger Wettbewerb der Städte um Beurten, jede suchte der andern den Rang abzulaufen und zugleich die besten Schiffer an sich zu ziehen. Am eifrigsten,

[1] H.-K. Köln an H.-K. Frankfurt 29. Oktober 1829.

aber nicht immer am glücklichsten war die Handelskammer Köln[1]. Sie hatte einen Vorsprung auch dadurch, daß die rheinische Assekuranzgesellschaft die nötigen Kapitalien für die Einrichtung der Beurten vorstreckte. Die alte, aber schon erkaltende Freundschaft der beiden Stapelstädte Köln und Mainz verwandelte sich jetzt mit einem Schlage in Feindschaft. In Köln war man erbittert, daß Mainz mit Holland anknüpfte, während die Holländer nun erst recht Köln ihre Rache fühlen lassen wollten, und Mainz geriet in noch größere Sorgen, weil Köln sich beeilte, mit Frankfurt und Mannheim Verträge abzuschließen, um Mainz schon in die Enge zu treiben, ehe man noch mit ihm in Verhandlungen eingetreten war. Die Mainzer erließen ein alarmierendes Schreiben[2]: Mannheim und Köln schlössen gegen sie einen Bund, sie aber würden von den ersten Amsterdamer Häusern begünstigt und hielten ihre Hollandfahrt bei Württemberg und der Schweiz empfohlen. Darauf schickte Mannheim seine Gegenmanifeste umher: Eine Versendung von Mannheim über Köln nach Amsterdam werde trotzdem in jedem Falle billiger kommen.

Die beiden Plätze brachen alle Verbindungen mit einander ab und taten sich in förmlichen Verruf. Doch kam es im nächsten Jahre zu einem leidlichen Frieden und zur Verabredung einer freilich unbedeutenden Lokalbeurt zwischen ihnen. Auch Köln reichte Mainz wieder die Hand, erinnerte an die alte Freundschaft, mahnte, daß man beiderseits wenigstens bei den Dampfschiffen die alte Teilung der Stromstrecken beibehalten wolle und schloß mit ihm einen Beurtvertrag wenigstens für acht Schiffe mit viertägiger Lieferzeit. Doch empfahl Köln, solange Mannheim seine Fahrt nicht weiter ausdehnte, dessen Hafen als den besten am ganzen Rhein. Es bemühte sich jetzt selber, mit Hilfe der Stapelentschädigung seine Hafen- und Quaiverhältnisse zu bessern.

Ein weit gefährlicherer Konkurrent als die alte Gegnerin Frankfurt wurde jetzt für Mainz dieser neue Stapelplatz des Oberrheins. Aber sofort erwuchs auch Mannheim zur Seite sein Gegner, wie einst erst Glückstadt, dann Altona neben Hamburg, Mülheim neben Köln. Schon bald nach der Thronbesteigung Ludwigs hatte sich der Gegensatz zwischen Bayern und Baden scharf zugespitzt; ohne daß der König seine Hoffnungen auf den Erwerb seiner Geburtsstadt Mannheim aufgab, suchte er einstweilen die gegenüberliegende Rheinschanze, der er bald seinen eigenen Namen gab, emporzubringen. Es

[1] Bei Schanz, Mainschiffahrt 58 f., der eingehendsten und für den Main abschließenden Untersuchung über die Beurtfahrten, erscheinen die Erfolge Kölns zu günstig. Danach auch bei Eckert 247.

[2] 3. Mai 1831.

entspann sich darüber ein regelrechter Tarifkrieg zwischen Baden und Bayern [1]. Mannheim verließ sich jedoch auf die Behendigkeit seines Umschlages, da, um die Zollvorteile in Bayern zu genießen, jedes Kolli plombiert werden mußte; es setzte bei dem befreundeten Köln durch, daß es seinen Rangfahrern verbot, in Ludwigshafen zu landen und wachte eifersüchtig über die Wahrung dieses Versprechens. Erstaunlich rasch entwickelte sich Mannheims Verkehr. Schon im ersten Jahre reichten die zehn für die Kölner Beurtfahrt bestimmten Schiffe nicht aus, im Jahre 1832 wurde eine eigene Agentur der Assekuranzgesellschaft nötig, und zugleich dachte man schon daran, sich von Köln zu emanzipieren. Warum sollte Mannheim auch von dem Zwist der Holländer und Kölner Schaden leiden? Es trat in Verhandlungen mit Rotterdam über eine direkte Beurt ein und antwortete auf die bitteren Beschwerden Kölns: Die Konkurrenz mit der Rheinschanze, die eine solche schon angezeigt habe, zwinge es dazu. Dafür legte im Jahre 1836 der Kölner Schiffahrtsverein, obwohl ihm die Mannheimer Handelskammer mit Ausschluß aller in ihm vertretenen Firmen drohte, die beiden Beurten nach Mannheim und Ludwigshafen zusammen und erreichte damit eine weitere Steigerung des Verkehrs, die schließlich doch überwiegend Mannheim zu gute kam.

Auf dem Oberrhein veränderten sich jetzt alle Verhältnisse. Auch Karlsruhe bewarb sich um eine Beurt mit Köln von Schröck aus, rechnete sich aber bald aus, daß der Umschlag in Mannheim billiger komme; nur eine kleine Beurt mit Mainz, als eine Ausfallspforte gegen Mannheims Übermacht, kam hier dauernd zu stande. Dagegen blühte auf einmal der Wasserverkehr im Elsaß auf. Durch den Rhein-Rhonekanal wurden regelmäßige Fahrten zwischen Basel über Hüningen nach Straßburg möglich. Im ersten eigentlichen Betriebsjahre 1830 wurden in Mülhausen 488 000 Ztr. umgeschlagen, schon 1835 2 772 400, darunter 684 000 Ztr. Steinkohle, die von St. Etienne hierher auf dem Wasserweg kam. Dem deutschen Wasserverkehr schien damit der Elsaß dauernd verloren. Eine Rangfahrt Basel —Mainz ging bald wieder ein. Eine Rangfahrt auf dem Rheine bis Köln, welche die durch den Kanal brotlos gewordenen Breisgauer Schiffer wünschten, lehnte auf eine Anfrage des Kölner Schiffahrtsvereines der Baseler Rat mit der Begründung ab: Es gebe so viele Konkurrenzwege, daß der Baseler Handel nicht Verpflichtungen eingehen werde. Auch die Beurt von Köln nach Straßburg, die man anfangs (1838) freudig begrüßte, entsprach nicht den Erwartungen; die Kanäle hielten wie Klammern das Elsaß fest an Frankreich.

[1] Siehe das nächste Kapitel.

Sehr verschieden gestaltete sich zunächst das Schicksal der Schiffahrt auf den beiden großen Nebenflüssen des oberen Rheins. Die Übermacht Mannheims über den Neckarverkehr machte sich sogleich geltend und die alte schwäbische Hafenstadt Heilbronn verzichtete auf direkte Beteiligung an der Rheinfahrt. Hier förderte man lieber die Neckarschiffahrt für sich, und im engen Bunde mit Mannheim wurde Heilbronn auch für den Transit nach dem Süden in der nächsten Zeit ein wichtiger Platz. Anders die Mainstädte, die sofort eifersüchtig aufmerkten, wenn von einer Beurtfahrt vom Rhein nach dem Neckar einmal die Rede war. Soweit nur die Schiffbarkeit des Maines reichte, suchten sie Verbindung mit dem Rheine. Beim Abschluß ihres Beurtvertrages hatten die Städte Frankfurt und Köln nochmals sich der alten trügerischen Meinung hingegeben, daß sie mit einer Beschränkung der Schifferzahl auf 8 gegen 22, die bisher fuhren, die Billigkeit der Fracht erzielen würden, weil alsdann ein größeres Quantum auf die Ladung des einzelnen komme[1]. Diese Beurtfahrt entwickelte sich nicht so günstig wie die Mannheimer und gab bald zu mancherlei Zwistigkeiten Anlaß. Frankfurt sah sich enttäuscht in der Hoffnung, der Umschlagplatz des Mains zu werden. Die bayrischen Städte wollten sich jetzt ebenso von seiner Bevormundung befreien, wie es einst selber von der Mainzer[2]. Wichtiger noch als dieser Lokalverkehr schien König Ludwig und allen unternehmenden Köpfen die Aufgabe, den großen Transit von Holland nach Österreich auf den Main als die kürzeste Verbindungsstraße zu bringen. Der bayrische Konsul Bartels in Köln, der diese Verhandlungen betrieb, munterte daher fortwährend die Kölner Kaufleute auf, direkte Beziehungen mit Nürnberg zu knüpfen, um die Frankfurter Zwischenhand zu vermeiden[3]. Mit Ermunterung, Vermittlung, Zollerleichterung, Staatszuschuß und Ehrenauszeichnungen suchte das bayrische Ministerium unter dem anfeuernden Drängen des Königs die direkte Schiffahrt mit Köln zu stande zu bringen und zu erhalten. Es war ein schwer Stück Arbeit. Mißmutig wollten manche Schifferschaften sich nicht beteiligen, weil sie die sichere Fahrt nach Mainz nicht verlieren mochten. Denn Mainz wehrte sich mit der Sperre seines Hafens gegen die Schiffer, die vom Main nach Köln fuhren. Man mußte ihnen, um sie zu beschwichtigen, ein genügendes Ladequantum und eine Fracht, zu der der Staat zulegen mußte, gewährleisten. Auch war der Handelsstand, von dem und nicht von den Schiffern, auch hier die Anregung zu

[1] Schanz S. 372 A. 68.
[2] Schanz S. 62—90.
[3] Köln. H.-K. 1831 f.

den Verträgen ausging, in jeder einzelnen Stadt eifersüchtig auf den der andern und wollte seine besondere Beurtfahrt. Und auch als alle glücklich von der Regierung wieder unter einen Hut gebracht waren, war die Verteilung der Rangfahrten unter die einzelnen Mainstädte ungemein schwierig und es hätte nicht viel gefehlt so wäre daran die ganze Sache gescheitert. Erst im Jahre 1837 schienen diese Gegensätze völlig ausgeglichen, aber schon im Jahre 1843 zerfiel diese Einheit wieder. In einzelnen der kleineren Städte, die hier mehr als anderwärts Anteil am Großhandel besaßen, fand man die Bedienung durch die Beurtfahrt unzureichend, und die Konkurrenz mit den Neckarstädten durch sie eher erschwert als erleichtert. Köln begünstigte jetzt den Zerfall, denn es war durch die rasch wieder aufgegebenen aber mit lauten Trompetenstößen unternommenen Versuche der Bayern, eine direkte Schiffahrt mit Holland einzurichten, schwer gereizt[1]. Wenn auch die Beurtfahrten auf dem Main selber nach Frankfurt und Mainz einige Bedeutung hatten, überwog sie jetzt doch an Wichtigkeit der Kölner Verkehr. Für Köln, das in dieser Zeit so viel an seiner Handelsbedeutung einbüßte, war der Erwerb dieser Verbindung ein wenn auch schwacher Ersatz. Schon 1836 vor dem Abschluß der einheitlichen Mainbeurt kam ein Fünftel seines gesamten Warenverkehrs vom Main. Es schien, als ob die Verbindung mit den bayrischen Mainstädten ihm das ersetzen könne, was die Verbindung mit Mannheim versprochen, aber nicht gehalten hatte —, eine Hoffnung, die erst mit den Eisenbahnen endete, da diese alle Beurten auf dem Main lebensunfähig machten.

Am auffälligsten war bei der neuen Verkehrsgestaltung am Oberrhein und seinen Nebenflüssen der Zusammenbruch des alten Mainzer Handels. Die Versendungen über Mainz waren schon 1832 gegen 1829 in den wichtigsten Waren auf ein Viertel und weniger beschränkt. Vergebens waren die Bemühungen der Mainzer gewesen, durch die direkte Verbindung mit Holland den veränderten Verhältnissen Rechnung zu tragen. Das Jahr 1833 sah auch diese holländische Verbindung wieder auf einen bescheidenen Betrag zusammenschrumpfen[2]. Es war nicht mehr zu leugnen: Die Stellung, die Mainz im Zwischenhandel und der Spedition besessen hatte, hatte nur auf dem Privileg und nicht auf der Gunst der Lage beruht. Schmerzlich war die Erkenntnis, daß man zum Eigenhandel übergehen müsse; um diesen Übergang zu vollziehen, bot aber die Zollvereinigung mit Preußen die beste Gelegenheit. Obwohl der Rheingau, das alte Mainzer Gebiet,

[1] Schanz Kap. III S. 91 ff.
[2] Vgl. die Zahlen bei Schanz, Mainschiffahrt 372 A. 69.

jetzt politisch von der Stadt getrennt war und Nassau im heftigsten Gegensatz gegen die preußisch-hessische Handelspolitik verharrte, verstand es doch damals Mainz, sich zum Mittelpunkt des Weinhandels zu machen, und dem Rheinweine allmählich wieder Gebiete zu erobern, aus denen er lange verdrängt gewesen war[1].

Wie aber machte Köln diese kritische Periode durch? Weit mehr noch als Mainz sah es sich bedroht, viel größer war, wie wir gesehen, auch jetzt seine Rührigkeit in der Anknüpfung neuer Verkehrsbeziehungen, in dem Abschluß immer neuer Beurtfahrten. Schroff suchte es dabei seinen Vorteil; war doch in den oberländischen Beurtverträgen eine Differentialklausel aufgenommen, durch die sich Schiffer und Kaufleute verpflichteten, nicht billiger nach Koblenz als nach Köln zu verfrachten. Aber der Kampf, um die alte Stellung als Zentralplatz aller Versendungen zu behaupten, war aussichtslos. Damals schrieb Delius an den wohlmeinenden Minister Lottum, der das Ohr des Königs besaß, indem er im übrigen die glücklichen Erfolge der Rheinschiffahrtsakte rühmte: „Die Stadt Köln trägt das Kreuz für die auf den Handel und Gewerbefleiß der westlichen Provinzen wohltätig einwirkende Befreiung. Sie erschöpft ihre Kräfte, um den Verlust des einträglichen Zwangsrechtes einigermaßen auszugleichen. Ihre Lage ist mißlich und beunruhigend, weil die Worte des Trostes ausbleiben.“ Auch Delius hatte freilich nicht immer zu trösten, sondern auch zu tadeln und zu warnen, wenn die Handelskammer in den Manifesten, mit denen sie ihre Beurten und ihren Hafen empfahl, die Grenzen der erlaubten Reklame gar zu weit überschritt, und der steife Bureaukrat Schuckmann mißbilligte ihre Übergriffe aufs schärfste, „weil sie, eine bloß beratende Behörde ohne Anteil an der vollziehenden Gewalt, eigene Bekanntmachungen erlasse, wie sie nur königlichen Behörden zuständen. Außerdem seien Äußerungen, wie die über die niederländische Regierung im Munde einer Behörde mindestens unvorsichtig zu nennen.“ Freilich hatte man bisher die agitatorischen Treiberdienste der Handelskammer, solange es den offenen Kampf mit Holland galt, recht gern gesehen. Schuckmann wollte sogar der Handelskammer das Recht, die Beurtverträge abzuschließen, bestreiten und es nur der Stadtverwaltung einräumen[2].

Alles kam nicht nur für Köln, sondern auch für die Gestaltung der

---

[1] Beim Abschluß des preußisch-hessischen Vertrages erhoben die Winzer und Weinhändler der Mosel einen heftigen Protest, Moß aber leuchtete ihnen heim, indem er sie zugleich ihrer Unwissenheit überführte, sodaß sie nicht mehr wiederkamen.

[2] Manifeste der H.-K. 7. August und 1. September 1831. Delius an H.-K. 8. März 1832. Schuckmann an H.-K. 2. Oktober 1831.

Fahrten und Frachten auf dem ganzen Rheine auf das Verhalten der Holländer an. Es ist irrig anzunehmen, daß sich damals die Deutschen die fortgeschrittene holländische Schiffahrt zum Muster genommen hätten, im Gegenteil lassen sich die Holländer auch jetzt nur nach zähem Widerstand Schritt um Schritt aus den alten Gebräuchen drängen. Auch an Amsterdam und Rotterdam hatte sich Köln schon im Jahre 1829 wegen Einrichtung einer neuen Beurt nach Vollzug der Akte gewandt und dabei in Aussicht genommen, daß der Schiffer 8—10 Reisen jährlich in je 30 Tagen machen würde, so daß je 8 Schiffe genügen könnten. Deputationen beider Städte sollten die Beurtschiffer, die weder Eigenhandel noch Spedition treiben durften, ernennen und alle Vierteljahre die Frachten vereinbaren. Die der Beurt beitretenden Kaufleute sollten sich verpflichten, mit ihr allein nach den beiden Hafenstädten zu versenden; alle anderen Versendungen, namentlich aber Rheinseefahrt und Dampfschiffahrt sollten völlig frei bleiben. Mürrisch antworteten die holländischen Kommissarien der Rheinfahrt: „Sie wünschten überhaupt nur eine öffentlich privilegierte Zwangsbeurt; ohne Zwang würden Beurten doch bald von der freien Konkurrenz zerstört werden. Leider hätten die täuschenden Ansichten einer freien Fahrt zu tief Wurzel geschlagen, aber die Erfahrung würde die Meinungen schon wieder auf den richtigen Standpunkt zurückführen.". Es war vergebliche Mühe, ihnen diese Pläne als unmöglich und als unvereinbar mit dem zukünftigen Rechtszustand darzustellen. Jetzt versuchte die Kölner Handelskammer, den Holländern nach Abschluß der Akte durch die Konkurrenz der Dampfschiffahrt, an der ihre führenden Männer selber beteiligt waren, beizukommen. Die Direktoren der beiden kartellierten Dampfschiffahrtsgesellschaften, Merkens und Röntgen, verabredeten einen Plan [1], sofort nach Eröffnung der freien Schiffahrt deu ganzen Transport an die Dampfschiffahrt zu ziehen. So etwas hielten die beiden unternehmenden Männer damals für möglich. Sie hofften, eine so beträchtliche Vermehrung der Schiffe, wie sie hierzu nötig war, bei ihren Aktionären durchzusetzen. Die Schleppfahrt, die man jetzt wieder zu entwickeln gedachte und die man in einem gedruckten Manifest gleich bis Basel auszudehnen versprach, sollte die Hauptaufgabe werden. Eine durchgängige Ermäßigung der gewöhnlichen Frachten um 10 %, während die Eilfrachten auf den Personendampfern die gleichen blieben, sollte sofort dem Publikum den Nutzen der freien Fahrt klar machen; denn keine Verpflichtung des Kaufmanns auf alleinige Benützung der Dampfschiffahrt, wie sie bei den Beurten üblich war, sollte

[1] Briefwechsel von Merkens und Röntgen Juli 1831.

hier eingeführt werden. Trotzdem fürchtete man Hindernisse nur von der Ängstlichkeit der kleinen Kölner Spediteure, die nur immer an den Stapel dachten. Ihnen zu Gefallen verabredeten die beiden Gesellschaften auch jetzt wieder, nicht nur sich auf ihren Stromstrecken keine Konkurrenz zu machen, sondern auch keine Kähne zu schleppen, die von Holland über Köln hinaus bestimmt seien. Damit freilich stießen sie, wie sich sogleich zeigte, auch jene Rotterdamer Kaufleute, welche sonst nicht nur beim Alten bleiben wollten, von sich ab.

Schon glaubte die Kölner Handelskammer den Sieg in Händen zu haben und die Holländer „geschmeidig gemacht zu haben"; aber sie scheiterte vollständig. So wenig ward in Holland die Rheinschiffahrtsakte als ein Friedensschluß angesehen, daß sie erst recht die niederländischen Schiffer und Kaufleute zu gemeinsamem Widerstand zusammenführte. In Rotterdam bildete sich aus ihnen ein neuer Verein, der jede Unterhandlung mit Köln gleich von der Hand wies. Um die Bestimmungen der Akte über die freie Schiffahrt unwirksam zu machen, verpflichteten sich auch die sämtlichen Kaufleute der Amsterdamer Börse, nachdem die langen Verhandlungen mit den Kölner Abgesandten zergangen waren, durch bindenden Vertrag, Güter nach Köln auf keine andere Weise als mit ihrer alten Beurt, deren Frachten einseitig von ihren Kommissionen festgesetzt wurden, zu versenden. Mißmutig erklärten die Amsterdamer: Die ganze Rheinfreiheit sei ihnen nur von Preußen aufgedrungen worden; sie machten kein Hehl daraus, daß sie durch den Versuch einer Rheinseefahrt tödlich beleidigt seien. Und schon fügte sich die Kölner Handelskammer so weit, daß sie dieses ihr Lieblingskind vor seinen Feinden verleugnete: „Man habe nur England aufmerksam machen wollen, dadurch seinen Protest gegen die einseitige Behandlung der Rheinschiffahrtsangelegenheit durch die Uferstaaten veranlassen wollen, um so die Frist des alten Zustandes um ein paar Jahre herauszuschieben. Das sei aber mißlungen; nur ein paar hochtönende Worte seien im Parlament gefallen." Doch glaubte man zugleich noch drohen zu können: „Gescheitert sei die Unternehmung doch nur, weil man bisher noch nicht die geeigneten Schiffe zugleich für See- und Flußfahrt habe bauen können; sie würden bald besser gelingen."

Gegenüber der Hartnäckigkeit der Holländer versagte auch das Auskunftsmittel der Dampfschiffahrt. Man sah jetzt in Holland in der Maatschaapij, die immer Antwerpen und Köln begünstigt hatte, nicht viel weniger als Verräter, sie wurde durch giftige Plakate fast in Verruf getan. Während der Vertragsverhandlungen mit Köln hatten die Amsterdamer unbedingt verlangt, daß auch die Dampfschiffe in die Beurt einbezogen würden, nach

ihrem Scheitern setzte man der Dampfschiffahrt eine eigene Aufsichtskommission, die aus Beurtschiffern bestand und willkürlich bald dies bald jenes Schiff verwarf; man verlangte von ihren Kapitänen zugleich ein Patent als Segelschiffer. Der Güterverkehr auf dem niederländischen Rhein durch Dampfschiffe war in Jahresfrist fast zerstört. Hierauf gingen nun die Holländer mit enormen Frachterhöhungen gegen Köln vor. Schon im Jahre 1831 hatten sie 18 fl. pro Last ohne die Rheinzölle, d. h. 6 fl. mehr als die Selbstkosten festgesetzt und statt einer Minderung erfolgte 1832 eine weitere Erhöhung um 3 fl., zuletzt um 6 fl., so daß die Fracht um 50 % zu hoch war; zugleich bewilligten sie aber Mainz eine differentielle Begünstigung von 12 fl. pro Last gegen die bisherige Fracht. Köln klagte vergeblich, daß man durch solche Differenzialfrachten jede Handelsstadt ruinieren könne; übrigens hatte es ja selber Koblenz nicht anders behandelt. Antwerpen aber blieb den Rheinschiffen gesperrt; erst recht beharrten die Holländer, nachdem sie auf die Wiedererwerbung Belgiens hatten verzichten müssen, noch einmal auf diesem ihrem Monopol. Die Kölner Handelskammer pflog unterdessen reichliche Korrespondenz mit den Belgiern und ermunterte sie, für die Freiheit der Schiffahrt auf Maas und Sloe einzutreten; sie erfreute sich auch einmal eines übereinstimmenden Beschlusses der Zentralkommission; hier aber versagte die Hilfe des preußischen Staates völlig; Friedrich Wilhelm III., dessen persönliche und politische Sympathien ganz auf der Seite der nahverwandten Oranier waren, dachte nicht daran, irgendwie für den verdächtigen Revolutionsstaat Belgien einzutreten. Einen Augenblick leuchtete den Kölnern ein Hoffnungsstrahl. Die Utrechter Schiffer, die von ihren Berufsgenossen in den Hafenstädten zur Untätigkeit verurteilt waren, schlossen mit Köln zu einem um 20 % niedrigeren Satze ab; aber sogleich wurde ihnen von den Kaufleuten die Ladung verweigert.

Die Kölner Handelskammer, deren Führer sich aus ihrer bedeutenden Stellung mit einem Male verdrängt sahen, war ratlos. Der Unwille gegen sie in der eigenen Stadt wuchs täglich. Sie glaubte ein Hilfsmittel gegen die Krisis in der Belebung der Börse, deren Besuch fast ganz eingeschlafen war, zu finden. Es fehle, hieß es in ihrer Ansprache an die Kaufmannschaft, in Köln ganz am Austausch der Ansichten. Ihre Mitglieder verpflichteten sich selber zu regelmäßigem Besuch. „Die Börse wird uns allerdings nicht sogleich die Geschäfte nach Köln zaubern, sie wird uns aber, möchten wir sagen, mehr zur Geschäftsandacht stimmen, indem sie uns täglich an unsern Beruf mahnt", hieß es hier höchst beweglich.

Von Geschäftsandacht war wenig zu spüren und heftige Anklagen, laut und geheim, gegen den „Klüngel" in der Handelskammer schwirrten

umher. Zwar stellte sich der Hafenverkehr Kölns trotz allem gerade in diesen ersten Jahren nach Erlaß der Akte noch gar nicht besonders ungünstig. Im ersten Vierteljahre zählte man, daß ungefähr ebenso viel Schiffe in Köln umgeladen als vorbeigefahren wurden[1]; aber daß überhaupt Schiffe vorbeifuhren und daß es mit dem vielgerühmten natürlichen Stapel Kölns nichts sei, war der Mehrzahl der Kölner kleinen Spediteure unfaßbar. Die Mahnungen der Handelskammer, daß die holländischen Kaufleute ihre unsinnige Frachtenpolitik nicht lange mehr treiben könnten, daß sich in Holland mittlerweile durch die Zuwanderung der brotlos gewordenen Maas- und Scheldeschiffer die Anzahl der Beschäftigung um jeden Preis suchenden Schiffer vermehre, fanden taube Ohren. Erbitterung bei den kleinen Leuten erregte es aber geradezu, als Merkens und Boisserée die Pläne einer Seereederei über Holland hinaus, freilich auch das letzte Mittel gegen Holland, wieder aufnahmen und Frachtpreise versprachen, „die genügten, um jede Konkurrenz der an Köln vorbeifahrenden Schiffe zu besiegen". Etwas hochfahrend ließen sie sich über die Beurtfahrten, auf die ihre Landsleute alle Hoffnungen setzten, vernehmen: sie verhielten sich zur eigentlichen Schiffahrt wie die Drehorgel zur Musik. Dieselben Pläne hatten ja nach der allgemeinen Ansicht erst die Holländer so aufgebracht, und wem kämen sie zu gute als dem großen Kapital? Auf dem Titel einer groben Streitschrift, die der Wortführer dieser Partei, der Gastwirt Pannes, ausgehen ließ, war Boisserée abgebildet, wie er mit dämonischer Hilfe einen Hexenkessel rührt, aus dem sich die Dampfschiffahrt erhebt, während der Blitz die Segelflotte zertrümmert. Sie führte aus, daß die paar Zuckerraffinerien, Fabriken und Eigenhandlungen für Köln überhaupt nichts bedeuteten, sondern nur bei der Spedition etwas herauskomme; der Ruf liberté, der jetzt von jener Seite erhoben würde, sei nur der Streusand des Liberalismus, Rheinlands Bewohner seien aber gewitzigt.

Bei dieser Lage der Dinge glaubte Delius, der jetzt in seinen letzten Lebenstagen einen großen Teil des Vertrauens schwinden sah, das seine rastlose Arbeit für die Freiheit des Rheines ihm erworben hatte, den Sturm beschwichtigen zu müssen. Er regte selber die Bildung einer Kommission an zur Untersuchung der Schiffahrtsverhältnisse. Er hatte noch Anlaß, ihr Vorgehen zu bedauern. Denn diese Kommission setzte sich sofort in Gegensatz zur Handelskammer, die nur mit 2 Mitgliedern in ihr vertreten war, sie nahm ihr bald die Leitung ganz aus den Händen. Als

[1] Akten der H.-K.; eine Statistik des Verkehrs hat man allerdings in den beiden kritischen Jahren 1831 und 1832 gar nicht aufgenommen. In den Tabellen bei Wirminghaus, Kölner Rheinschiffahrt S. 36 und 37 bilden sie eine Lücke.

nun einer der eifrigsten Wortführer der Unzufriedenen, der Spediteur Norrenberg, in die Handelskammer gewählt wurde, zogen es die bisherigen Mitglieder vor, sämtlich abzudanken. Diese Auflösung bedeutete freilich eine Bankerotterklärung der bisherigen Politik. Die Kommission, die nun allein fungierte, beeilte sich mit den Holländern Frieden zu schließen, d. h. vor Holland zu kapitulieren. Allerdings bekam man jetzt wenigstens statt Frachten von 22—24 fl. pro Last solche von 13—16 fl., ohne Leichterkosten; sie waren immer noch viel zu hoch, und die Dortrechter und Utrechter Schiffer fuhren ihren Kunden sogleich um 39 % billiger, ohne Leichterkosten und Verschlußvergütung zu berechnen. Sogar die differentielle Begünstigung der oberen Plätze blieb zum Schmerz der Kölner bestehen und wurde nur in der Weise einer Staffelung von Köln aufwärts etwas gemildert.

Der neue Beurtvertrag konnte nur diejenigen binden, welche sich ihm freiwillig unterwarfen. Es wurde daher ein Schiffahrtverein gebildet, dem 195 Kaufleute und 44 Schiffer beitraten; nur 7 Häuser waren nicht beteiligt. Es war so gut wie eine Zwangsbeurt; denn jedes Mitglied, das etwa außerhalb der Beurt lud, mußte pro Zentner 15 Silbergroschen Reugeld zahlen; für Nichtmitglieder trat eine enorme Erhöhung ein, der Schiffer, der ihnen gleiche Preise wie Mitgliedern bewilligte, wurde schwer gebüßt und ausgestoßen. Natürlich sollten die Beurtschiffer nur bis Köln und nur für Köln laden.

Die Führer der gestürzten Handelskammer gaben den Kampf nicht auf. In einer geharnischten Flugschrift[1] legte Boisserée ihre Politik, um Köln zu eignem Handel, eigner Reederei, eigner Industrie zu verhelfen, dar und verfuhr sehr gröblich mit den Gegnern, die ihm reichlich mit Scheltworten und Verdächtigung seiner Motive wiederzahlten. In den Beurten, auch den freiwilligen, sah er nur ein Produkt des Zunftwesens, zu dessen Zeiten alles teurer und schlechter gewesen sei. Merkens benützte seinen Einfluß bei der Regierung[2], um sie über die Vorgänge aufzuklären. Man hatte ihn bei der Bildung des Schiffahrtvereins erst gar nicht aufgefordert, während er gerade als Abgeordneter Kölns auf dem Provinziallandtag war. Er nahm dies zum Anlaß der Beschwerde. Er versuchte nachzuweisen, daß der Vertrag dem Geist und Wortlaut der Rheinschiffahrtsakte zuwider sei, daß er nur der Versuch einer Wiedereinführung des Stapels sei, durch den

---

[1] B. Boisserée, Der Kölnische Schiffahrts-Vereinsvertrag und Beleuchtung desselben 1834. Dazu die Entgegnung von F. Pannes, Replik auf die Beleuchtung des Herrn Boisserée.

[2] Seine Eingabe an das Ministerium 22. März 1834. Köln. H.-K.

der Freihafen zu einer Lüge gemacht werde. „Hätte Köln vor 100 Jahren seinen Stapel aufgegeben und einen Freihafen eröffnet, so wäre es jetzt eine blühende Handelsstadt.“ Die Beurt bringe es mit sich, daß die außenstehenden Schiffer leer von Holland zurückfahren müssen, während durch den enormen Aufschwung des Kohlenhandels und die Zunahme des Getreidehandels die Talfahrt nach Holland zur Bergfahrt sich wie 2²/₃ : 1 verhalte[1]. Und dabei würden den Beurtschiffern die abnormen Frachten zugebilligt. „Ein abderitisches Mißverhältnis!“

Diese Proteste erreichten so viel, daß die Regierung den Bürgermeister veranlaßte, aus dem Schifferverein auszutreten, damit diese Privatvereinigung nicht den Schein einer öffentlichen Einrichtung erhalte. Damit war die neue Beurt zu einer bloßen Privatunternehmung eines Vereins, nicht zu einer Rangfahrt im Sinne des Art. 49 der Akte erklärt, die von den Obrigkeiten der Handelsstädte selbst geschlossen und in ihren Frachten geregelt wurde. Eine Denkschrift des Hafenkommissars an die Regierung[2] sprach sich sehr ungünstig über diesen Verein aus: Er habe durch unbillige Bedingungen die besten Schiffer verscheucht und sie gerade in die konkurrierenden Rangfahrten zwischen Holland, Frankfurt, Mainz und Mannheim gedrängt; dafür habe er schlechte und zu wenig Schiffer angenommen, mit denen er auch fortwährend wechsele. Er forderte die neugewählte Handelskammer auf, diesem Unfug ein Ende zu machen und die Leitung der Schiffahrt wieder selber in die Hand zu nehmen. Der Minister Maaßen[3] entschied für die Gültigkeit des Vertrages, der keiner besonderen Bestätigung bedürfe; doch gehöre die Frage, ob man von Nichtmitgliedern einen Frachtzuschlag erheben dürfe, vor den Zivilrichter, der auch zu prüfen habe, ob die angebliche Observanz, wonach der Schiffer jedes Frachtstück übernehmen müsse, durch die Akte ihre Gültigkeit verloren habe. Die neugebildete Handelskammer hatte gegen diese Bestimmung sofort protestiert[4]. Maaßen wünschte außerdem Abänderung der Bestimmung, die die Mitglieder verpflichtete, allen Rangfahrten des Vereins beizutreten.

Der Schifferverein hat sich im Lauf der nächsten Jahre mehr eingelebt; die meisten der nach 1834 verabredeten Beurtfahrten sind sein Werk; das

---

[1] Die Rechnung ist wohl übertrieben. In Köln selber kamen nach einer gleichzeitigen Denkschrift L. Camphausens im Durchschnitt der letzten fünf Jahre auf 70 Ztr. Talfahrt 50 Ztr. Bergfahrt, bei Emmerich sei allerdings das Mißverhältnis viel stärker. Die Folgerungen Camphausens sind aber die gleichen.

[2] Köln. H.-K. 31. März 1834.

[3] Reskripte Maaßens vom 23. Mai 1834 und 16. Juli 1834.

[4] Köln. H.-K. 14. Januar 1833.

Sinken der Frachten hat er nicht befördert; — auch hätte das dem Sinn einer Vereinigung, die Kaufleute und Schiffer als einen einzigen Verband organisieren wollte, widersprochen — aber er hat es mitgemacht. Für die kleinen und mittleren Geschäfte war dieser Zusammenschluß, der sie der Schwierigkeiten und Zufälligkeiten der selbständigen Verhandlung enthob, immer ein Vorteil, freilich hinderte er nicht, daß sie immer mehr hinter die großen Firmen, die von der freien Konkurrenz Gebrauch zu machen wußten, zurücktraten. Ängstlich und zunftmäßig gesinnt blieb der Schifferverein jedoch immer. Noch 1846 beantragte er bei der Regierung, die Gewerbefreiheit, die für die Güterbestätter seit 1831 bestand, wieder aufzuheben, da diese auch hier nicht den Erfolg gehabt habe, daß nur die Tüchtigen blieben; die Vertrauensstellung, die die Bestätter bei den Schiffern einnähmen, benützten sie oft zu unlauterem Wettbewerb mit den Spediteuren. Wie sie einst Gildebeamte gewesen, so sollten sie nach diesem Vorschlag nun wieder von der Regierung ernannt, durch den Hafenkommissar kontrolliert, ihre Zahl auf 3 beschränkt und ihnen jede Spedition verboten werden. Die Handelskammer vereitelte dieses Vorgehen, das aber doch zeigte, wie unausrottbar in der Masse der kleinen Firmen die reaktionäre Gesinnung wurzelte. Freilich den Rückgang des Kölner Hafenverkehrs konnte der Schifferverein nicht verhindern. Gerade in den ersten Jahren seines Wirkens erfolgte der plötzliche Absturz. Im Jahre 1834 hatte der Gesamtverkehr im Hafen noch 430 589 Tonnen betragen, im Jahre 1835 waren es nur noch 159 977 Tonnen, und nur ganz langsam hob sich die Zahl wieder, um erst im Jahre 1889 die frühere Höhe zu erreichen [1].

Die neugewählte Handelskammer, in die die Dampfschiffdirektoren erst wieder nach geraumer Zeit eintraten, hatte wohl damit begonnen, das Verhalten der Schiffahrtskommission zu billigen, aber sofort mußte sich doch auch wieder in ihr der Gegensatz zwischen dem vorwärtsschauenden Großbetrieb in Handel und Industrie, dessen Organ sie war, und den immer nur aufs Beharren gerichteten Kleinbetrieben im Schifferverein geltend machen. Präsident war jetzt ein kluger, vorsichtiger Bankier, Schnitzler, der in Köln und in Berlin trefflich zu unterhandeln und zu vermitteln verstand, die Initiative aber ging von dem jüngsten Mitglied der Kammer, Ludolf Camphausen, aus [2]. Der Mann, der volkswirtschaftlich und politisch

[1] Siehe die Tabellen und die graphische Darstellung bei Wirminghaus, Kölner Rheinschiffahrt S. 37.

[2] Bericht von Camphausen, Dumont, Leiden Köln. H.-K. 26. April 1834. Die Denkschriften Camphausens im Archiv der H.-K., in denen natürlich der Hauptteil seiner nationalökonomischen Tätigkeit enthalten ist, einzusehen, hat seine Biographin

die heftigsten, unablässigen Kämpfe bestehen sollte, bis er sich, ihrer müde, noch im Mannesalter zur Behandlung der ruhigsten aller Wissenschaften zurückzog, war doch durchaus keine Kämpfernatur. In jede Debatte bringt er eine heitere wissenschaftliche Ruhe, die nicht immer frei ist von Doktrinarismus. Von diesem Standpunkte aus macht es ihm Freude, am Gegner zu loben, was lobenswert ist. Man kann sich keinen größeren Gegensatz zu den Äußerungen von Merkens, dem bisher führenden Manne, denken, der stets heftig beim Gegner Dummheit, bösen Willen, Eigennutz sieht. Auch Camphausen lobt in dieser ersten seiner zahlreichen Denkschriften die Schiffahrtskommission, deren unermüdeter Tätigkeit, nachdem die alte Handelskammer eine völlige Niederlage erlitten, Köln zu großem Danke verpflichtet sei. Ihr Vertrag biete große Regelmäßigkeit und Sicherheit, biete niedrigere Frachten als bisher, biete dem Kleinhandel dieselben Vorteile wie dem Großhändler. Trotzdem, fährt er fort, ist er dem Handel Kölns schädlich. Was sollen auf einer einheitlichen Stromfahrt von 206 Stunden noch gezwungene Vereine statt freier Konkurrenz? Die Schiffahrt ist jetzt ein freies Gewerbe, ihr Lohn muß sich durch die Konkurrenz feststellen; weder zwischen Seehäfen noch auf Landstraßen gibt es Rangfahrten. Selbst für die Spedition sind sie auf die Dauer nicht von Vorteil; denn deren Blüte hängt von der des Eigenhandels ab. Für den Schiffer kommt es auf die Rückfracht an; wo er auf sie ganz oder teilweise verzichtet, muß er freilich teurere Fracht nehmen, wie jetzt, wo die Beurtschiffe halb leer von Köln absegeln und den Kalkstein, der eine halbe Stunde unterhalb Kölns lagert, nicht einnehmen dürfen. Jetzt müssen die Ruhrschiffe größtenteils leer zurück; Köln weiß von dieser Überfülle von Fahrzeugen keinen Nutzen zu ziehen. Die Schiffer freilich klagen; das aber haben sie immer getan; sie sind vielmehr auf die Steigerung ihres Betriebes zu verweisen, die schließlich ihr eigener Vorteil ist. Bei 60 fl. holl. Fracht pro Last fuhr der Schiffer einmal, bei 24 $2^2/_3$ mal, jetzt bei 15 fl. 8 mal nach Holland; er steht sich also jetzt besser als früher. Camphausen berechnet, daß eine Ermäßigung der reinen Fracht auf 5 fl. holl. möglich sein werde; dazu aber müßten die Schiffe, die jetzt nur 8' Tiefgang haben und zum Schleppen ganz unbrauchbar sind, umgebaut werden.

Caspari ganz unterlassen. Die zahlreichen Auszüge aus den Familienpapieren C.'s erwecken den Wunsch nach einer brauchbaren Biographie nur noch lebhafter. Auf politisches und nationalökonomisches Urteil verzichtet die Verfasserin selber von vornherein. Diese Mängel machen sich um so fühlbarer, als gleichzeitig D. Hansemann die in jeder Beziehung vorzügliche Biographie von A. Bergengrün erhalten hat.

Freilich weiß Camphausen, welche politischen Schwierigkeiten einer solchen Verkehrsentwicklung im Wege stehen, aber sie lassen sich überwinden: „Wenn jetzt für Kohlen nur die Nationalflagge in Holland Vorteil habe, so müsse eben Preußen durch Unterhandlungen Holland gefügig machen, und sich vor der Drohung, daß Holland der Ruhrkohle die Begünstigung entziehen könne, nicht scheuen. Holland wird bald zu der Einsicht gelangen, daß die Zeit da ist, wo nicht so sehr die Heranziehung der überseeischen Waren als ihre Fortschaffung nach Deutschland Begünstigung fordert. Holland wird bald der ganzen Rheinschiffahrt Vorteile zuzuwenden suchen und gerne auf eine der seinigen gezahlte Prämie verzichten, die ohnehin wie die meisten Prämien wieder auf die Nation zurückfällt. Man wende ferner nicht ein, daß die große Abfuhr der Steinkohlen vorübergehend sein könne; denn darin besteht eben das Großartige und Erhebende der Verzweigungen des Handels, daß er mit kräftiger, sicherer Hand in die wechselnden Gestaltungen des Augenblicks eingreift und sie seinen Unternehmungen dienstbar macht."

Von diesem Standpunkt aus kann er es schließlich doch nur mißbilligen, daß Köln vor Holland die Waffen strecken will: „Der Schiffahrtsverein will mit seinen Rangfahrten Köln demütig Verzicht leisten lassen auf Einnahme eines höheren Ranges unter den Handelsstädten. Im Gegensatz zu einer solchen Verzichtleistung regen sich seit einiger Zeit in den Bewohnern Kölns Gefühle, die nichts weniger als demütig sind, und die sich eher als eine Ahnung bevorstehender Größe darstellen. Nicht mit Unrecht! Der Rhein wird täglich lebendiger, der Freihafen ist überfüllt, Waren und Menschen drängen sich, der Grundwert steigt, das Ausland nennt uns mit Achtung, Weser, Schelde und Zuydersee wollen uns auf eisernen Wegen erreichen, Belgien bietet die freie Durchfuhr zum Meere, Holland muß sie gewähren; die getrennten Niederlande buhlen um deutsche Gunst; und vermitteln, wetteifern wird Köln die Handelsstadt!"

Der ganze Mensch ist in dieser ersten Denkschrift des Einunddreißigjährigen enthalten: diese Mischung von nüchterner kaufmännischer Überlegung und von idealistischem Schwung der Gedanken und des Ausdrucks, die geniale Fähigkeit, die Entwicklung der Zukunft vorauszuschauen und der übermäßige Optimismus in der Beurteilung der Gegenwart, der in der Überzeugung von der Lauterkeit des eigenen Willens wurzelt. Denn L. Camphausen ist wie der Idealist unter den preußischen Politikern dieser Epoche so auch der Idealist unter den Schöpfern der kapitalistischen Wirtschaftsepoche in Deutschland. In der kleinlich verbitterten, nach dem nächsten Gewinn eifersüchtig haschenden Handelswelt jener Tage war ein solcher

Mann ebenso unentbehrlich, wie er es dem preußischen Staat im Augenblick der höchsten Verwirrung und Mutlosigkeit geworden ist. Aber auch das Programm seiner ganzen Tätigkeit liegt in diesem Aktenstück: Die Schleppschiffahrt und der nötige Umbau der Kähne, die Steigerung der Umlaufsgeschwindigkeit des Verkehrs, die energische Entwicklung des Eigenhandels, vor allem der Bau der Schienenstraßen und die Benützung jener Eifersucht der getrennten Niederlande, über die damals noch jedermann klagte und deren Vorteile für die Rheinlande er erkennt, während er zugleich mit sicherer Hand die Grundlinien der Handelspolitik vorzeichnet, zu der das grollende Holland sich wirklich bald bekehren sollte!

Einstweilen legte der bedächtige Schnitzler diesem feurigen Geiste noch einige Zügel an, indem er zwar sein volles Einverständnis erklärte, aber zugleich warnte, vorzeitig die Beurten abzubrechen, denn Köln sei eben noch nicht Seestadt, sondern auf Holland angewiesen; es könnten sich sonst die Ereignisse von 1831 wiederholen, auch müsse die Kammer auf den Handelsstand der Stadt Rücksicht nehmen. Zwei Jahre später machte dann die Handelskammer doch den Versuch, den Schiffahrtsverein zu sprengen. In Holland hatten sich mittlerweile die Ansichten der Schiffer, wie vorauszusehen war, gründlich geändert. Außer den wenigen, die in den Beurten aufgenommen waren, empfanden sie diese als lästige Beschränkung. Im April 1836 [1] wandte sich die Rotterdamer Schifferschaft selber an die Kölner Handelskammer mit dem Wunsch, daß entweder eine ganz freie Konkurrenz oder eine Rangfahrt, die wirklich dem Sinne der Rheinschiffahrtsakte entspreche, eingerichtet würde. Die Handelskammer war geneigt, den Versuch mit einer solchen zu machen, wenn sie auch erklärte, die Konkurrenz aller freien Kräfte vorzuziehen, weil alle Korporationen lästig und gefährlich würden, sobald sie sich selbständig bilden dürften und von der allgemeinen Verwaltung weder abhängig noch geleitet seien. Sie ließ sich auf Verhandlungen ein, nur „damit nicht die Anordnung, wie es hierorts bisher so offenbar der Fall ist, aus engherzigen und kurzsichtigen Privatinteressen und parteisüchtiger Leidenschaftlichkeit hervorgehe". Sie suchte in dem neuen Vertrage die Freiheit der Teilnehmer möglichst zu wahren und hob bei dem Minister Rother als Vorzüge gegenüber der Beurt des Schiffahrtsvereins hervor: Größere Billigkeit der Frachten, kein Zwang zur Benützung für die Teilnehmer, kein Ausschluß oder erhöhte Fracht für Nichtmitglieder, soweit noch Platz war, Verpflichtung der Schiffer, sich auf dem Waal schleppen zu lassen. Auch hatte

[1] Köln. H.-K. April 1836.

sie nur die Bergfracht tarifiert und nicht die Talfracht, um den rheinischen Aktivhandel zu begünstigen. Die Schiffer würden jetzt um jeden Preis Rückfracht zu erlangen suchen und der unnatürliche Zustand werde aufhören, daß andere Schiffe die Güter zu Berg und zu Tal führen. Rother aber, bei dem Vorsicht und Mißtrauen immer zusammengingen, gab der Stadtverwaltung die gemessene Weisung, sich jedes Anteils zu enthalten; das alles sei nur Sache der Kaufleute und Schiffer. Auch das war den Herren der Handelskammer ganz recht, 171 Handelshäuser in Köln, etwa ebensoviele in Rotterdam, waren zu ihrer Beurtfahrt abgeschwenkt, der Schiffahrtsverein war auf einen Rest beschränkt, und in ihren eigenen Augen war das ganze Unternehmen doch nur der Übergang zur völlig freien Konkurrenz. Im Jahre 1838 vereinigten sich zwar die beiden Unternehmungen wieder und setzten die Zahl der Schiffe herunter; aber die selbständige Stellung des Schiffahrtvereins als einer zweiten Organisation der Kaufmannschaft war beendet, die von der Handelskammer aufgestellten Grundsätze waren angenommen. Wenige Jahre später sollte dann die Schleppfahrt, wie wir weiterhin sehen werden, die Rangfahrten zur Bedeutungslosigkeit herabdrücken. — So blieb auch der Versuch, Fahrten und Frachten durch freie Genossenschaften zu regeln, nur eine vorübergehende Phase, ein Hilfsmittel der Kleinen, von dem sich die Großen sofort fernhielten und das sie möglichst rasch wieder zu beseitigen suchten.

Eins aber war selbst bei diesen Rangfahrten erreicht worden: Die Unterwürfigkeit gegen die Wünsche der Holländer war nicht von Dauer gewesen. Schon im Jahre 1833 hatte der Schifferverein Anlaß genommen, eine Frachtermäßigung, die eben nur den von den Privaten gezahlten Wasserfrachten entsprach, von sich aus vorzunehmen, so entrüstet die holländischen Kommissare auch darüber waren. Nochmals suchte man von hier aus Köln zu boykottieren, aber diesmal blieb der Schiffahrtverein fest, da das Begehren, daß der größte Platz des Rheines nicht ungünstiger gestellt werde als die kleineren, unabweislich war. Auch ehe die Handelskammer 1836 die größte Ermäßigung durchsetzte, waren schon von 1831—1835 die Frachten auf allen Strecken unaufhaltsam gesunken. Nach dem ersten Bericht der Zentralkommission war die Fracht von Straßburg nach Mainz in diesen Jahren von 1 Fr. 35 Cts. zu Tal und 2 Fr. 8 Cts. zu Berg auf 1 Fr. 16 Cts. und 1 Fr. 43 Cts. gesunken. Das war eine bedeutungslose Strecke, aber in der wichtigsten Fahrt, der eben erst eröffneten Mannheim—Amsterdam, war die Fracht gefallen von 4 Fr. 58½ Cts. auf 3 Fr. 21½ Cts., von Mainz bis Amsterdam von 4 Fr. 5 Cts. auf 2 Fr. 78 Cts., von Köln nach Amsterdam von 7 Sgr. 6 Pf. auf

3 Sgr. 9 Pf., von Amsterdam nach Köln von 12 Sgr. $3\frac{4}{5}$ Pf. auf 5 Sgr. 3 Pf. Der Bericht nahm eine durchschnittliche Verminderung der Transportkosten von 33 % in der Talfracht, 28 % in der Bergfracht an, was etwa einer Ersparnis von 3 Millionen Fr. für den Handel entspreche. Daß sich die Bergfracht merklich weniger verringert hatte, lag bisher, wie wir sahen, gerade an den Beurten, die von dem massenhaft vorhandenen leeren Schiffsraum keinen Gebrauch zu machen wußten[1]. Schon in diesen Ziffern zeigt sich, daß die Frachten für weitere Strecken differenziert waren; in einem Rückblick auf die Schiffahrt seit der Akte stellte im Jahre 1843 der Kölner Hafenkommissar Rennen fest, daß mit dem Jahre 1834 die Neigung

[1] In den Berichten der Zentralkommission sind auch in den nächsten Jahren nur einige, sehr unvollständige Notizen über Frachten mitgeteilt. Die Preise der Rangfahrten wurden regelmäßig durch Plakate den Kaufleuten mitgeteilt (vgl. Eckert S. 249). Einen Überblick über die Bewegung der Preise in Köln, wobei jedoch nur die Rangfahrten in Betracht gezogen sind und der Durchschnitt aus den 3 Tarifklassen gezogen ist, bietet folgende Liste der H.-K. Es ist zu bemerken, daß Rohzucker und Zinn bereits in die 2. Klasse versetzt waren.

Frachten in den Jahren 1830—1836 pro Zentner

Von Köln nach	1830		1831		1832		1833		1834		1835		1836	
	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.
Coblenz	4	$8\frac{1}{2}$	4	$8\frac{1}{2}$	5	6	5	6	3		2	6	2	6
Mainz	6	$2\frac{4}{5}$	6	$2\frac{4}{5}$	4	$6\frac{1}{2}$	4	5	4	5	4	5	5	1
Frankfurt	8	1	8	1	6		6		6		6		6	1
Würzburg	—		—		—		18	$3\frac{1}{2}$	18	$3\frac{1}{2}$	16	$10\frac{1}{2}$	16	$10\frac{1}{2}$
Mannheim	—		—		7	$2\frac{2}{3}$	6	$8\frac{1}{2}$	6	$8\frac{1}{2}$	6	3	7	
Amsterdam	7	6	7	6	4	7	4	7	4	3	3	9	3	6
Rotterdam	7	6	7	6	3	9	3	9	3	6	3	6	3	1

Nach Köln von	1830		1831		1832		1833		1834		1835		1836	
	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.
Coblenz	2	$9\frac{1}{2}$	2	$9\frac{1}{2}$	4	$3\frac{4}{5}$	4	$3\frac{4}{5}$	2		2		2	
Mainz	4	$10\frac{1}{2}$	4	$10\frac{1}{2}$	2	$6\frac{1}{2}$	2	$6\frac{1}{2}$	2	$6\frac{1}{2}$	2	$6\frac{1}{2}$	3	5
Frankfurt	—		—		4		4		4		4		4	
Würzburg	—		—		—		11	$4\frac{1}{4}$	11	$4\frac{1}{4}$	10	6	10	6
Mannheim	—		—		4	3	3	5	3	5	3	5	4	
Amsterdam	12	$3\frac{4}{5}$	12	$3\frac{4}{5}$	9	7	7	11	7	$2\frac{1}{5}$	6	3	6	$7\frac{1}{2}$
Rotterdam	12	$3\frac{4}{5}$	12	$3\frac{4}{5}$	7	5	6	$9\frac{1}{2}$	6	2	4	10	5	3

Vgl. auch die Angaben bei Borgius, Mannheim und die Entwicklung des südwestdeutschen Getreidehandels I 103, wonach die reine Fracht (exklusive Oktroi) Rotterdam—Mannheim vor der Konvention 2 fl. 85 Kr., nachher 1 fl. 60 Cts. (?) gestanden habe.

der Handelsstädte, sich mit Differentialtarifen zu unterbieten, sich erst recht betätigt habe: „die Zeit, wo die Gesamtfracht nur eine Summierung der Frachten der Teilstrecken war, ist mit der Rheinschiffahrtsakte abgelaufen; seitdem sucht jede Handelsstadt der andern durch differentielle Begünstigung den Rang abzulaufen". Es ist das Verdienst der Rangfahrten, dem Grundsatz der Staffelung der Fracht auf dem Rheinstrom zum Durchbruch verholfen zu haben. Es ist gleichgültig, ob die Erkenntnis von der Richtigkeit des Prinzips oder ob nicht vielmehr die Eifersucht dies vollbracht hat; genug daß bis auf den heutigen Tag diese Frachtbemessung dem Wasserweg seinen Vorsprung sichert[1].

Die Regierungen selber aber gaben, wie wir jetzt sehen werden, durch ihre Behandlung der Rheinschiffahrtsabgaben das Beispiel und den hauptsächlichsten Anstoß zu diesem Bestreben der einzelnen Plätze, sich in den Preisen zu unterbieten, in den Leistungen zu überbieten.

Neuntes Kapitel.

Die Verkehrspolitik der Rheinuferstaaten von 1831–1848.

Wenn es schien, daß durch die Rheinschiffahrtsakte die Gleichmäßigkeit der Schiffahrtsabgaben und der Behandluug der Stromstrecken hergestellt und verbürgt sei, so konnten doch sogleich die ersten Anordnungen der Rheinuferstaaten zeigen, daß nun erst recht der Konkurrenzkampf mit Begünstigung des Handels im eigenen Lande beginnen werde. Jene allgemeinen Anordnungen traten zunächst wieder hinter der Sonderpolitik an Wirksamkeit zurück. Der Oktroivertrag hatte, wie wir gesehen, die Schiffahrtsabgaben nach den 3 Stromstrecken abgestuft, um den weniger leistungsfähigen Oberrhein zu entlasten, die Wiener Akte hatte hingegen die schematisch gleichmäßige Verteilung nach der Länge der Stromstrecken verfügt, und jetzt kam endlich mit der Reinschiffahrtsakte dieses Prinzip zur Anwendung. Die Gesamtabgabe von Emmerich bis Straßburg blieb die gleiche (2 Fr. resp. 1 Fr. 33 Cts.), aber für den Oberrhein bildete der neue Verteilungsmaßstab eine erhöhte Belastung, für den Niederrhein eine Erleichterung. Da der Niederrhein so viel stärker befahren wurde, war die Änderung im ganzen mit einer Entlastung des Handels um nicht weniger als 43 % verbunden, Preußens Oktroibetrag ging auch tatsächlich in den nächsten

[1] Dies, wenn auch widerwillige Zugeständnis ist der leitende Gedanke in Ulrichs Werk über Wasserstraßen und Staffeltarife.

Jahren von 2 225 540 Fr. auf 1 041 963 Fr. zurück, was allerdings auch noch seine besonderen Ursachen hatte; dagegen steigerte sich selbst bei dem geringen Verkehr der obersten Stromstrecke der Ertrag an der Station Neuburg von 56 771 Fr. auf 106 371 Fr., und ganz enorm würde sich die Einnahme in Mainz gesteigert haben, wenn der gesetzliche Abgabensatz hier wirklich zur Anwendung gekommen wäre. Sie blieb tatsächlich hier dieselbe. Was ein, freilich nur geringer, finanzieller Vorteil für die oberrheinischen Staaten gewesen wäre, erschien ihnen jedoch selber sogleich als ein handelspolitischer Nachteil, während das finanzielle Opfer, das Preußen brachte, fast nur seinem eigenen Handel zu gute kam: der neue Verteilungsmaßstab begünstigte tatsächlich den Handel und die Industrie der entwickelten Gegenden, um die der unentwickelten noch mehr zu erschweren. Was die Zentralkommission gegen diesen Mißstand tun konnte, war wenig: Es wurden einige Waren aus der höheren in die zwei niederen Tarifklassen versetzt, und es wurde die bayrische Erhebungsstelle zeitweilig von Neuburg nach Germersheim verlegt, wodurch die Binnentransporte einer kleinen Rheinstrecke oktroifrei wurden.

Mit ganz anderer Energie setzten die Einzelstaaten mit Begünstigungen und Erleichterungen ein. Gerade in diesen Jahren verschärfte sich ihr verkehrspolitischer Wettkampf, während sich die handelspolitischen Gegensätze allmählich abschwächten und nach der Zolleinigung eine Weile ganz zur Ruhe kamen. Gerade im Zollvereine mußte deshalb jener Tarifkampf doppelt schwer empfunden werden [1].

Die Theorie ist heute fast ohne Ausnahme und mit gutem Recht geneigt, die Abgaben der Binnenschiffahrt als eine Gebühr für die Benutzung der Wasserstraße, die auf Kosten des Staates hergestellt oder verbessert ist, zu betrachten. Daraus ergibt sich von selbst, daß sie ein jeder, der Gebrauch von der Wasserstraße macht, zu entrichten hat, so verschiedenartig auch die

[1] Es ist ein Mangel der sonst so trefflichen Darstellung Schumachers, daß er diese differentielle Behandlung der Rheinzölle nicht beachtet hat; daher hat er sich von dem allmählichen Zerbröckeln der Schiffahrtsabgaben, das die notwendige Voraussetzung ihrer schließlichen Aufhebung war, ein unrichtiges Bild gemacht. Ebenso ist Treitschke dieser wichtige Teil der inneren Geschichte des Zollvereins entgangen, Weber führt in seiner Geschichte des Zollvereins wohl kurz diese Differenzen an, ohne jedoch auf sie näher einzugehen. Dagegen findet sich bei Schanz die Bedeutung der differentiellen Behandlung für die Mainschiffahrt richtig gewürdigt und so hat auch Eckert S. 298 f., mit einem, freilich grade hier recht mageren Material, das ihn die Motive und die Kämpfe im einzelnen nicht verfolgen ließ, das Richtige gesehen. Ich gebe daher im Text eine eingehendere Darstellung dieser, wie mir scheint, wichtigsten Entwicklung.

Festsetzung im einzelnen unter Berücksichtigung der Verschiedenheit des vom Staat geleisteten Dienstes und der Leistungsfähigkeit der Schiffe wie der Waren, ausfallen mag. Mit diesem Prinzip hat aber der preußische Staat tatsächlich schon vor dem Erlaß der Rheinschiffahrtsakte gebrochen, als er im Jahre 1827 allen Binnenverkehr und alle Ausfuhr vom Oktroi frei ließ. Damit war dieser tatsächlich nur noch zu einer besonderen Form der Transitabgaben gestempelt. Das hat der Finanzminister Alvensleben im Jahre 1839 ausdrücklich ausgesprochen, indem er den Erlaß dieser Abgaben und die weitere Ausdehnung im Jahre 1831 „nur als eine Folge des von Preußen im Jahre 1818 angenommenen Zollsystems überhaupt“ bezeichnete, „wonach alle Binnenzölle, mithin auch der Rheinzoll als solcher, wegfallen müßten“ [1].

Unmittelbar nach der Ratifizierung der Akte wurde vom Minister Maaßen bestimmt, daß in Zukunft auch alle Waren, die den Transitzoll, sei es auf dem Lande, sei es auf dem Wasserweg, bezahlt hätten und in Freihäfen niedergelegt seien, bei der Ausfuhr auf dem Rhein vom Oktroi befreit sein sollten. Der wohlwollende Provinzialsteuerdirektor v. Schütz fügte auf den Wunsch der Kölner Handelkammer noch weitere Erleichterungen hinzu: er verzichtete auf besonderen Verschluß dieser Waren und gestattete gemischte Warenladungen. Auch von diesem Verzicht auf einen sehr beträchtlichen Teil der Schiffahrtsgebühren hat Alvensleben später behauptet, es sei nur eine Konsequenz des Prinzips; denn durch die Entrichtung des Eingangszolles seien jene Waren in den freien Verkehr übergegangen [2]; die Handelskammer irre sich, daß dieser Oktroi-Erlaß die Absicht gehabt, den direkten Transit über den preußischen Rhein hinaus weniger einladend zu machen und als Prämie für den Umschlag in preußischen Häfen zu wirken. Allein der Irrtum lag auf seiten des Ministers, denn es ist ganz sicher, daß diese Maßregel schon 1829 zwischen Motz, Delius und der Handelskammer Köln zur Beförderung des freiwilligen Umschlags zum Ersatz des Stapels, also als differentielle Begünstigung des preußischen Handels ausgemacht worden ist. Deshalb haben in den nächsten Jahren die preußischen Freihäfen für diese Begünstigung wie für ein erworbenes Recht gekämpft. Es ergab sich aus diesem Vorgehen fast von selbst, daß Preußen seine Oktroierhebung auf die beiden Grenzstationen Emmerich und Koblenz beschränkte. Der Vorteil aber bei Versendung über einen preußischen Hafen

---

[1] Alvensleben an H.-K. Köln. 10. Sept. 1839.

[2] n. b. war das falsch, denn es handelt sich um den Transitzoll, nicht um den Eingangszoll, also auch nicht um den freien Inlandsverkehr.

im Vergleich zum direkten Transit machte die enorme Differenz von 7 Sgr. pro Zentner aus[1].

Wenn die oberländischen Rheinuferstaaten überhaupt etwas von der Aufhebung des Kölner Stapels genießen wollten, mußten sie auf dem gleichen Wege mitgehen. Sofort alarmierte Mainz, das, wie wir sahen, jetzt in bittere Feindschaft mit Köln geriet und ein unerquickliches Gezänk entspann sich zwischen den beiden Handelskammern[2]. Aber erst nach 4 Jahren konnte es Mainz bei seinen hessischen Ständen durchsetzen, daß sie 25 000 fl. zur Rückvergütung des preußischen Rheinzolls für diejenigen überseeischen Waren, die bei hessischen Zollämtern in den freien Verkehr traten, bewilligten. Nicht kräftiger setzten einstweilen Baden und Bayern ein, da es für sie anfangs mehr galt, einander zu überbieten als sich gegen Preußen zu wehren. Um Ludwigshafen zu heben, erließ Bayern von allen Waren, die die badische Seite nicht berührten, den Rheinzoll; auf Mannheims Bitten erließ darauf Baden ²/₃ des Rheinzolls für Waren, die in badischen Lagerhäusern zum Transit nach dem bayrisch-württembergischen Zollverein lagerten, und außerdem seinen eigenen Neckarschiffern ²/₃ des Neckarzolles. Darauf führte Bayern einen Zollzuschlag für alle über Mannhein kommenden Güter ein und gewährte gleiche Nachlässe; württembergische Neckarschiffer bekamen sogar völligen Erlaß ihres heimischen Neckarzolles. Sofort antwortete Baden mit einer weiteren Erleichterung. Aber erst nach langen Klagen ihrer Kaufleute entschlossen sich die Regierungen im Jahre 1836 zu einer Rückerstattung der preußischen Wasserzölle.

Da war es nun von größter Bedeutung gewesen, daß beim Abschluß des Zollvereins gerade für die wichtigsten Waren diese ungleichmäßige Behandlung durch eine partikularistische Verkehrspolitik vorbehalten und sanktioniert wurde, wie ja der hessische Vertrag hierzu schon das Vorbild geliefert hatte. Wohl versprachen sich die Staaten in dem allgemeinen Vertrage (Art. 15), unverzüglich in Unterhandlung zu treten, um zu einer Vereinbarung zu gelangen, infolge deren die Ein-, Aus- und Durchfuhr der Erzeugnisse sämtlicher Vereinsländer auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen von den Schiffahrtsabgaben unter Vorbehalt der Rekognitionsgebühr, wo nicht ganz befreit, so doch möglichst erleichtert würden. Aber im Ausführungsgesetz[3] gewährte man sich die Aufhebung der Schiffahrtsgebühr wechselseitig wohl für den ganzen inneren Verkehr, bei der Durchfuhr aber nur für diejenigen Waren, die nicht überseeischen Ursprungs seien. Damit die

[1] Denkschrift L. Camphausens vom 13. Juli 1839.

[2] Köln. H.-K. 16. Dezember 1831 ff.

[3] Preuß. Gesetz-Samml. 1833 S. 141.

Rheinstaaten, die außerhalb des Zollvereins blieben, also Nassau und Baden, diesen Vorteil nicht genössen, wurde er auch nur den Schiffen, die unmittelbar aus Zollvereinshäfen kamen, gewährt.

Für die oberrheinischen Staaten, die an ihrem Reichtum von Rohprodukten bisher erstickten, war auch das ein beträchtlicher Vorteil, von dem sich allerdings Nassau und Baden trotz Nebenius' überzeugender Darlegungen eigensinnig einstweilen ausschlossen. L. Camphausen, der als Öl- und Getreidehändler hier noch besonders sachkundig war, begrüßte in einer der Regierung unterbreiteten Denkschrift der Handelskammer[1] die Ausdehnung der Oktroifreiheit auf Landesprodukte des Zollvereins als eine neue Entlastung der Rheinschiffahrt, die die Öffentlichkeit die großartigen Folgen der deutschen Handelseinheit um so lebhafter erkennen lasse, als gerade Preußen dabei ein Opfer gebracht habe. Tatsächlich sei nämlich der Oktroi ein Schutzzoll für die rheinische Landwirtschaft gewesen; um die 14 Pf. per Scheffel, die er betrug, hätten die Preise in Holland höher gestanden. Sie genügten öfters, um die Ausfuhr nach den Niederlanden vom Oberrhein zu verhindern. Freilich sei also mit diesem großen Vorteil für den Oberrhein ein noch größerer für Holland, das gar kein Äquivalent in Aussicht stelle, im Gegenteil zu einer Erhöhung seiner Getreidezölle greife, verbunden; wenn erst noch Baden und Nassau dem Zollverband beigetreten seien, dann empfange es alle Einfuhr frei von Oktroi und sende alle Ausfuhr belastet mit Oktroi und droit fixe; es könne dann die ihm zugewiesene Gunst in eine Rente für den Staatsschatz verwandeln, indem es die Eingangszölle um den Betrag des weggefallenen deutschen Oktroi erhöhe[2].

Camphausen schloß daraus mit Recht, daß jetzt der Zollverein Holland gegenüber noch kräftiger seinen Vorteil wahrnehmen müsse, als es bisher schon Preußen getan hatte. In den zollvereinten Staaten aber rief die Maßregel Preußens Widerspruch hervor. Die höhere Belastung der zum Konsum bestimmten Kolonialwaren hätte man wohl hingenommen; der Transitzoll auf dem Wasserwege, der jetzt der Oktroi nur noch war, traf eben vor allem jene Fabrikmaterialien, auf die die andern Staaten für ihre Industrie nicht verzichten konnten: Baumwolle und Rohzucker.

Als Baden nun im Jahre 1835, nachdem die polternden Kundgebungen seiner Kammern und die Kassandrarufe seines Theoretikers Rau[3] verhallt

[1] 20. Juni 1834 Köln. H.-K.

[2] Borgius, Mannheim I S. 113 f. übersieht diese kurz dauernde Periode eines gesteigerten Getreideexports aus Süddeutschland ganz.

[3] Noch im letzten Augenblick reichte Rau der Regierung eine Denkschrift gegen den Beitritt ein, um sie zu warnen. Karlsruhe St.-A.

waren, Nebenius' ruhiger Umsicht und der Notwendigkeit nachgebend seinen Beitritt vorbereitete, suchte es bei dieser Gelegenheit auch die Frage der Schiffahrtsabgaben in einer allgemein gültigen Weise zu lösen[1]. Es verlangte, daß der Rheinzolltarif einfach auf die Nebenflüsse übertragen und daß der volle Oktroi nur von den Transitgütern erhoben würde, von allen anderen aber, sowohl denen, die dem inneren Verkehr angehörten, wie von allen Bezügen der Vereinsstaaten aus dem Ausland und ihrem Export nach diesem gleichmäßig 1/8 des Oktroi. Zugleich verlangte es, daß kein Staat ohne Zustimmung der anderen eine weitere Begünstigung bewillige, da ja mit einer solchen sofort wieder der Kampf um die Differenzialtarife entbrannt wäre. Freilich wünschte es von dieser Regel auch gleich eine Ausnahme für sich selber, um auf seiner Rheinstrecke die Konkurrenz mit dem elsässischen Kanal auszuhalten[2].

Auf diese Bedingungen wollte sich Preußen nicht einlassen. Es wollte ebenso wenig die völlige Zollfreiheit seines inneren Verkehrs opfern, wie die Herabminderung der einträglichsten, nur die Verbündeten treffenden Einnahme von der überseeischen Einfuhr zulassen. Es führte an, daß auf dem Oktroi Renten und die Erhaltung der Ufer ruhten, aber jedenfalls hat die Begünstigung seiner Fabriken dabei mehr mitgesprochen; denn für die Durchführung der Strombauten wäre der badische Vorschlag, der die gesamte Schiffahrt zu den Beiträgen zuzog, rationeller gewesen. Baden mußte unter denselben Bedingungen wie Bayern und Württemberg eintreten. Wenigstens hat Preußen damals anerkannt, daß der Ertrag der Schiffahrtsabgaben nur diesen Zwecken gewidmet sein sollte[3]. Eben jetzt erließ Preußen eine neue Ordnung der Schiffahrtsabgaben[4]. Sie brachte einige Erleichterungen der Zollerhebung, allerdings auch die Wiedereinführung der bereits aufgehobenen Oktroistellen zwischen Coblenz und Emmerich, doch blieb dem Schiffer erlaubt, seine Gebühren an einer der beiden Eingangsstellen insgesamt zu bezahlen; die Verfügungen über den Oktroi blieben die alten, d. h. er wurde tatsächlich nur noch erhoben von der Durchfuhr überseeischer Waren durch Preußen

[1] Auch hier wird man ebenso den weiten großartigen Blick von Nebenius, wie jene Weichheit, die ihn so oft hinderte, seiner Ansicht Erfolg zu verschaffen, erkennen. Übrigens scheint mir in der Anerkennung dieser Charaktermischung Böhtlingk, der warmherzige Verteidiger von Nebenius, in seiner dankenswerten Abhandlung über ihn mit Treitschke, der der Überschätzung seitens Roscher gar zu temperamentvoll entgegengetreten war, ziemlich übereinzukommen.

[2] Schanz, Mainschiffahrt 108 u. 381. A. 108.

[3] Durch eine Kabinettsordre vom 1. September 1833, wodurch zugleich die Rheinzollerträge aus dem Etat ausgeschieden wurden.

[4] Gesetz-Sammlung 1836. S. 335 f. vom 28. Dezbr. 1836. Vgl. Eckert 300 f.

nach den anderen Zollvereinsstaaten und dem Auslande. Eine Erleichterung war die Aufhebung des nach der Schiffsgröße bemessenen Rekognitionsgeldes, aber sie betraf nur die Binnenfahrt innerhalb der preußischen Grenzen, wenn sie auch hier den Schiffern aller Zollvereinsstaaten gewährt wurde; bei jeder Überschreitung dieser Grenzen, also bei jeder Einfuhr von Zollvereinsprodukten, die längst oktroifrei war, blieb die Rekognition bestehen. Also zeigte gerade diese Erleichterung ganz deutlich, daß Preußen gesonnen war, nur eine partikularistische Verkehrspolitik zu treiben.

Der Tarifkrieg war nun unvermeidlich. Sämtliche oberrheinische Staaten ließen nach Vereinbarung jetzt eine Rückvergütung von $^2/_8$ des preußischen Oktroi auf überseeische Waren eintreten[1] und erstatteten seit 1837 sogar den vollen Betrag. Dafür nahmen sie nun auch das preußische System an, überseeische Produkte zum vollem Betrage heranzuziehen, und sie verstanden noch ganz anders als Preußen, es zum Schutz ihrer eigenen Industrie auszunützen; denn sie erklärten auch alle im Zollverein fabrizierten Waren, deren Material dem Ausland entstammte, für überseeisch: so Baumwollengarn, Melis und Kandis, diesen auch dann, wenn Rübenzucker mit westindischem zusammen raffiniert war. Diese Verkehrsbelastung fiel gerade jenen Industrien des Niederrheins, die jetzt am raschesten emporblühten, sehr lästig, und die Kölner Spedition sah sich jene, durch die differentielle Begünstigung eben erlangten Vorteile wieder entgehen, zumal die Zollbehandlung in Mainz und Mannheim billiger uud gefälliger war. In diesem letzten Punkte wurde rasch Wandel geschafft, die Verbleiung ganz abgeschafft und die preußischen Schiffer überall veranlaßt, auf ihren Kähnen verschließbare Kammern einzurichten, um die kostspielige Begleitung der Zollbeamten zu ersparen. Die Kölner Handelskammer[2] gab dem Minister zu verstehen: Da sich der Transit auf nichtpreußischen Schiffen wieder höbe, wüchsen in einer dem Staat selber nicht erwünschten Weise die Oktroierträge; man solle sie nur ihrem eigentlichen Zweck entsprechend zur Förderung des Rheinverkehrs verwenden, die anderen Staaten mit ihren Rückprämien gewähren lassen, dagegen für alle ins Zollausland gehenden in preußischen Häfen umgeladenen Waren den Oktroi ganz erlassen. Mißmutig entgegnete aber der Minister Alvensleben: Eine neue Begünstigung werde die Vereinsstaaten nur in der irrigen Meinung bestärken, daß man auch gegen sie bisher bloß darauf ausgegangen sei, den preußischen Rhein-

---

[1] Eckert 299.

[2] Denkschrift, verfaßt von L. Camphausen 13. Juli 1839 und Antwort Alvenslebens 10. September 1839.

handel auf Unkosten des ihrigen zu heben. Er wollte es jetzt nicht mehr Wort haben, daß Preußen Prämienpolitik zu Gunsten seiner Schiffahrt und Industrie getrieben habe.

In der Tat wurden diese Vorwürfe auf den Zollvereinsversammlungen laut, und Preußen wußte nicht recht, was es auf sie erwidern sollte. Ein völliger Verzicht auf die Rheinschiffahrtsabgaben schien nicht angebracht. Die Ausgaben für den Rhein fingen jetzt in allen Uferstaaten an, beträchlicher zu werden, und wenn die beiden Staaten, welche einstweilen die größten Kosten hatten, Baden und Frankreich, sich diese ohne weiteres auf das Konto der Landeskulturverbesserungen schreiben konnten, so war dies bei den übrigen Uferstaaten weit weniger der Fall. Namentlich Hessen und Nassau hätten auf den durch feierliche Verträge ihnen verbürgten Ertrag der Schiffahrtsabgaben auf keinen Fall verzichtet. So blieb denn nur der Weg übrig, wenn man die zollvereinten Staaten befriedigen wollte, die Begünstigung im eigenen Lande aufzuheben und den Rheinzoll für Waren ausländischen Ursprungs auch im freien Verkehr wieder einzuführen, während der gesamte Verkehr innerhalb des Zollvereins nach wie vor freiblieb. Begreiflicherweise wehrten sich die rheinischen Handelskammern, als ihnen im Sommer 1841 diese Absicht kund gegeben wurde[1]. Die Kölner demonstrierten: Die Anordnung eines Zolles im Inlande, welche einzig und ausschließlich bezwecke, dem Auslande die Erhebung eines Zolles möglich zu machen, sei ein merkwürdiger, wohl noch nie dagewesener Fall; diese Gefälligkeit gegen die Nachbarn, denen doch Preußen auf Kosten seiner Landwirtschaft mit der freien Durchfuhr der Landesprodukte ein Geschenk gemacht habe, komme für die Rheinschiffahrt im ganzen auf eine Erhöhung von 7 Sgr. auf den Zentner heraus, und alle Formalitäten träten wieder in volle Kraft. Die früher so häufige, jetzt seit langem verstummte Befürchtung, daß der Landweg, der bisher schon für Eilgüter bisweilen benutzt werde, mit dem Rhein in siegreichen Wettbewerb treten werde, wurde wieder laut. Die Beschwichtigung des Ministers: Nach Lage der Verhandlungen sei die Gleichstellung der preußischen mit den oberrheinischen Häfen gar nicht weiter zu versagen gewesen, war nicht eben geschickt. Als mit Anfang des Jahres 1842 die Erhebung in Gang kam, häuften sich die Beschwerden, deren Annahme der neue Provinzialsteuerdirektor hartnäckig verweigerte, wofür sie die Handelskammer sammelte und von Zeit zu Zeit stoßweise der Regierung überwies. Sie betrafen meist die gehäuften Formalitäten, um derenwillen man sogar von einer kleinen materiellen Erleichterung im Jahre 1843,

[1] Köln. H.-K. 1. Juli 1841 Mitteilung an die H.-K. 1. August Denkschrift derselben. 19. Dezember 1841 Antwort des Ministers.

wie das Hauptzollamt selbst zugab, keinen Gebrauch machte. Besonders litt die Zuckerraffinerie, die sich den Bezug des Rohmaterials verteuert sah. Ohne daß man wollte, wirkte die Verkehrsbelastung als Schutzzoll für die Rübenzuckerindustrie, die soeben unter dem Einfluß des holländischen Handelsvertrags von 1837 ihren ersten größeren Aufschwung genommen hatte. Daß die Maßregel im ganzen aber verfehlt war, das zeigte der auffällige Rückgang des Rheinverkehrs in den nächsten Jahren. Er machte ebenso die einzelnen Regierungen wie die Zentralkommission stutzig. Preußen hatte sich gründlich geirrt, wenn es geglaubt hatte, daß nun die oberrheinischen Staaten ihrerseits auch die Rückerstattung des Oktroi wieder aufheben würden. Baden, dem alles daran liegen mußte, Mannheim zu heben, fuhr damit fort und niemand verargte ihm, wie bisher Preußen, daß es im eigenen Hause ein finanzielles Opfer brachte, durch das die Bezugsbedingungen seines Handels und seiner Industrie denen des Niederrheins fast gleichgestellt wurden, und die Frachtdifferenz fast ausgeglichen wurde. Hessen, das die Rückprämie aufgehoben hatte, wurde hierdurch, um Mainz überhaupt noch lebensfähig gegen Mannheim zu halten, gezwungen, sie wenigstens für die wichtigsten ausländischen Fabrikmaterialien wieder einzuführen. Nicht minder war die Rückvergütung für den Mainzer Handel nötig. Mainz hatte, dank der preußischen Oktroifreiheit für Landesprodukte, seit dem Abschluß des Zollvereins großen Getreidehandel nach Holland erworben[1] und in dem neu belebten Weinhandel Frankfurt und Köln stark zurückgedrängt. Es behauptete wohl mit Recht, daß es diese Stellung nur bewahren könne, wenn es billige Rückfracht von englischem Eisen in Rotterdam nehme (6 fl. per Tonne). Die Beurten und die ängstliche höhere Bemessung der Bergfracht, die von diesen unzertrennlich war, hatte man hier glücklich überwunden; die Entziehung der Rückvergütung hätte aber dies alles in Frage gestellt.

So war man denn 11 Jahre nach dem Erlaß der Rheinschiffahrtsakte wieder auf dem Standpunkt angelangt, daß man fast allgemein mit dem Zustand der Gesetzgebung unzufrieden war, trotz aller seitdem erfolgten einzelnen Entlastungen. Gerade weil diese ungleichmäßig ausgefallen waren, fühlten sich die, welche hoch belastet geblieben waren, doppelt gedrückt, und vollends schädigte der Widerruf einer Begünstigung alle die, welche sich in ihrem Wirtschaftsbetriebe darauf eingerichtet hatten. Man wird gut tun, die Berechnungen der Handelskammern, die ja das Interesse hatten, die

---

[1] Im Jahre 1841 in 130 Schiffen 251000 Malter. Denkschrift der H.-K. Mainz 26. Februar 1842.

Lage möglichst schwarz zu schildern, nicht ohne Einschränkung zu übernehmen; das aber geht doch mit Sicherheit aus ihnen hervor, daß bereits 1844 dank der Bahnverbindung die Fracht von Antwerpen nach Köln um $^1/_8$ billiger war als die von Mannheim, und daß auch ohne Bahn von Köln nach Rotterdam Landweg und Wasserweg pro Zentner nur noch um 2 Pf. (18 Sgr. gegen 17 Sgr. 10 Pf.) abwichen. Es entfielen aber von den 1 Frc. 62 Cts. Gesamtfracht Rotterdam—Köln auf die reine Fracht nur 46 Cts., auf die Versicherung $7^1/_2$ Cts., das Übrige machten die Schiffahrtsgebühren aus; und auch von Köln nach Mannheim machte die Fracht nur 80 Cts., die Schiffahrtsabgaben 1 Frc. 43 Cts aus. Der Zustand, daß die Gebühren weitaus die Frachten überwogen, war aber unnatürlich, mochte er auch zunächst durch die Konkurrenz der Schiffer veranlaßt sein. „Es würde schon längst ein regelmäßiger Relaisdienst nach Mannheim eingerichtet sein, wenn nicht die Unnatürlichkeit der Belastung des Rheines zu augenfällig wäre, als daß man ihm irgend Dauer versprechen könnte." Gewiß waren es nur die im allgemeinen hochwertigen Waren des Auslandes, die solcher Gestalt vom Rheine, auf dem sie bisher gegangen waren, abgedrängt wurden; aber man tröstete sich noch nicht mit der Theorie, daß dem Wasserweg nur die geringwertigen Massenwaren zukämen.

Unter diesen Umständen, die sich, wie wir noch sehen werden, mit der wachsenden Konkurrenz der Eisenbahnen fortwährend verschärften, fing nun auch die Zentralkommission an, sich mit der Frage der Ermäßigung oder auch der Abschaffung der Schiffahrtsabgaben zu beschäftigen[1]. Die Niederlande, die von der preußischen Maßregel ebenfalls hart betroffen wurden, sprachen zuerst am 9. September 1842 den Wunsch nach völliger Aufhebung der Rheinzölle aus — das gehörte freilich in die Kategorie der frommen Wünsche. Im nächsten Jahre (12. September 1843) stellte alsdann Baden den Antrag auf eine allgemein bedeutende Ermäßigung. Das hatte wenigstens eine Untersuchung zur Folge, bei der sich die schon besprochenen Ergebnisse herausstellten, daß die Landfracht für mehrere Güter geringer als die Wasserfracht und der Oktroi fast durchweg höher als die Fracht sei[2]. Ein erneuter Antrag, den die Niederlande mit Unterstützung Frankreichs am 3. und 10. September 1844 auf völlige Aufhebung ein-

[1] Die Berichte der Zentralkommission, die fast nur von vollendeten Tatsachen reden, schweigen von diesen Anträgen und Verhandlungen, ohne die doch die Beschlüsse des Jahres 1848 und schließlich auch die endgültige Aufhebung unvorbereitet erscheinen würden.

[2] Denkschrift des Oberinspektors der Rheinschiffahrt 14. Juli 1844.

brachten, war wie der erste mehr darauf berechnet, Stimmung zu machen als einen Erfolg zu erzielen. Es konnte einigermaßen verdächtig erscheinen, daß gerade die beiden ausländischen Staaten jetzt so warm für die Freiheit des Rheines eintraten: Frankreich sah sich ausgeschlossen von den Verkehrsvorteilen, die sich die Zollvereinsstaaten unter einander gewährten, Holland aber änderte allmählich seine Politik, um gegenüber der deutschen Schleppfahrt in der Rheinschiffahrt wieder die Oberhand zu bekommen, jede weitere Entlastung mußte zunächst seiner Reederei zu gute kommen. Frankreich stellte daher auch bald darauf (November 1844) einen ernsthaft gemeinten Antrag, den Oktroi von der Lauter bis Koblenz insbesondere für Öl, Kohle, Karden zu ermäßigen: Früher hätten seine Waren von Marseille und Avignon den Weg durch den Rhein-Rhonekanal eingeschlagen, jetzt gingen sie über Rotterdam; für seinen Handel sei die Frage, ob Fluß- ob Seeweg, zwar gleichgültig, aber es wünsche doch, Straßburg und dem Rhein seine natürlichen Vorteile zu bewahren. Allein sogar die Handelskammer Köln widerriet, hierauf einzugehen: So wünschenswert es sei, auf solche Weise der Rheinschiffahrt mehr Talfracht zu verschaffen, so sicher sei es doch, daß Nassau, Hessen, Bayern nicht zu einer Ermäßigung auf ihrer Strecke einwilligen würden, wenn nicht Preußen auf der seinigen ein Gleiches tue; auch dieser Vorschlag diene nur dazu, die Notwendigkeit einer allgemeinen Vereinbarung zu erweisen; die Verwendung von Zeit und Arbeitskräften auf einzelne Punkte sei nur für schädlich zu halten.

So standen die Dinge fast wieder auf dem Punkte wie vor Abschluß der Rheinschiffahrtsakte: Preußen hielt in der Tat, wie aus seinen Gegenerklärungen hervorging, an den Schiffahrtsabgaben einstweilen fest, weil sie in seiner Hand ein vortreffliches Kompensationsobjekt waren, um von den Niederlanden noch allerlei andere Zugeständnisse zu erlangen: z. B. die feste Abgabe, die an Stelle der Durchgangsgebühr getreten war, die Regulierung des Lotsenwesens in seinem Sinne, Entrepots in Rotterdam, Befreiung der Seeschiffe des Zollvereins, die den Rhein befahren, von der Patentsteuer als Rheinschiffe, vor allem aber Freigebung des Handels mit den holländischen Kolonien. Es war wirklich etwas viel auf einmal, und eine vollständige Änderung seines einträglichen Kolonialsystems waren Holland denn doch die Rheinzölle nicht wert. Wie ungleich dem energischen Kampfe von 1815 bis 1831 war aber jetzt Preußens Verhalten! Ganz und gar nicht wußte diese in sich selber unsichere und oft zwiespältige Regierung Friedrich Wilhelms IV. die Öffentlichkeit in ihr Interesse zu ziehen. Achselzuckend begnügten sich die Kaufleute der Rheinlande mit dem schlechten Trost, daß es so nicht

lange weitergehen werde oder meinten, wie Hansemann: die Zeit für einen Vertrag mit Holland werde nicht eher kommen, als bis wirklich eine deutsche Politik der Interessen und der deutschen Ehre und Macht allgemein begriffen werde und herrsche; daran sei aber nicht eher zu denken, als bis der König selber die Überzeugung von der Mangelhaftigkeit der ganzen Staatsorganisation erlangt und demgemäß einen großen Entschluß gefaßt habe. Nicht mit Unrecht konnte Holland auf die allgemeinen Sympathien verweisen, die sein Antrag in allen Handelsstädten finde; und wieder wußte es schließlich die oberrheinischen Staaten für sich zu gewinnen: im August 1847 schlossen sich auch Baden, Hessen und Nassau seinem Antrag an; nur Bayern stand zu Preußen. Die Stimmung war reif, um auch auf diesem Gebiete eine plötzliche radikale Lösung zu erwarten und zu suchen.

Zu einer wirklichen Besserung war man bei dieser Sachlage nicht gekommen. Als im Jahre 1845 der „definitive Tarif" als Supplement zur Rheinschiffahrtsakte publiziert wurde, brachte er keine Herabsetzung des Zolles im Ganzen, sondern nur kleine Abänderungen für einzelne Strecken, und wenn eine größere Anzahl von Artikeln in den geringeren Tarifklassen erschienen oder ganz freigelassen wurden, so beruhte auch das vorwiegend auf einer genaueren formellen Klassifikation. Niemand legte auf diese Revision besondern Wert.

Dagegen gelang es, in diesem Zeitabschnitt wenigstens auf den Nebenflüssen, soweit sie mehreren Staaten gehörten, zu einer Regulierung und Verbesserung der Wasserzölle zu gelangen[1]. Der Zollvereinsvertrag hatte für sie nichts ausgemacht, sondern nur Verhandlungen in Aussicht gestellt, um zu einer Vereinbarung über Erleichterung, wenn nicht völligen Erlaß der Schiffahrtsabgaben unter Vorbehalt der Rekognitionsgebühren zu gelangen. Daß auf allen Flüssen die Schiffe der Vereinsstaaten gleich behandelt würden, war festgesetzt worden. An Umständlichkeit und Kleinlichkeit, an zäher Verteidigung der partikularen Finanz- und Wirtschaftsinteressen übertrafen diese wechselreichen Unterhandlungen noch bei weitem die über den Hauptstrom. Die kleinen Staaten am Unterlauf des Mains, Kurhessen, Hessen-Darmstadt, Nassau, weniger Frankfurt, sahen es als ihr gutes Recht an, von dem bayerischen Durchgangshandel möglichst hohe Gebühren zu ziehen; daß Bayern auf dem ganzen Oberlauf im wohlverstandenen eigenen Interesse keine Zölle erhob, konnte ihnen gleichgültig sein. Dasselbe Verhältnis wiederholte sich auf dem Neckar zwischen Baden und Württemberg. Für Bayern wieder war die Hauptsache, den Transit auf der Mainstraße

[1] Eine ausführliche Darstellung gibt Schanz, Mainschiffahrt S. 106—138.

festzuhalten und die plötzlich entwickelte Übermacht Mannheims und der Neckarstraße abzuwehren. Daher ist die Geschichte der Mainzölle wesentlich die eines Kampfes zwischen Neckar und Main. Auf dem Neckar kamen die Uferstaaten zugleich mit dem Beitritt Badens zum Zollverein, am 15. August 1833, zu einer Vereinbarung, durch die im wesentlichen das auf dem Rhein bestehende Gebührensystem auf ihn übertragen wurde. Damit hatte der Neckar einen Vorsprung bekommen; kleine Nachlässe und Verbesserungen am Main in den nächsten Jahren glichen doch diesen Unterschied nicht aus. Bedeutsam aber war es, daß aus diesem Grunde Bayern im Jahre 1839 die Chausseegelder zuerst von den Hafenplätzen des Mains nach Regensburg, dann im folgenden Jahre überhaupt aufhob[1]. Diese Chaussee durch Thüringen an den Obermain drohte ebenfalls dem Transit auf der Wasserstraße Abbruch zu tun. Rückvergütungen und Zollnachlässe wurden hier noch viel mehr nötig als auf dem Rhein, um gegen diese verschiedenen Konkurrenzwege aufzukommen. Auch mit diesen aber suchten die Staaten am untern Main die Spedition an ihre Plätze zu ziehen. Schließlich gelang es Bayern in den Jahren 1845 und 1846 doch, mit den einzelnen Staaten zu Verträgen zu kommen, wodurch das Mainzollsystem wenigstens dem des Rheines ähnlich gestaltet wurde. Die Vollendung des Donau—Mainkanals, der sich in der nächsten Zeit sehr vorteilhaft erwies, wenn er sich auch auf die Dauer als große Transitstraße nicht bewähren konnte, hatte das Interesse aller Uferstaaten an einer Hebung des Mainverkehrs wieder erweckt, die bei dem bisherigen Zustand unmöglich gewesen wäre. Dem Handel freilich taten diese Ermäßigungen noch nicht genug, und die Einführung des Rekognitionsgeldes, das von der Schiffahrt überall hart empfunden wurde, weil es ohne Rücksicht auf die Ladung und selbst von leeren Schiffen erhoben wurde, verstimmte sogar. Auch hier war die Ermäßigung nur die Einleitung zur Abschaffung.

[1] Schumacher führt die Ansicht durch, daß die Aufhebung der Chausseegelder ein Sieg des volkswirtschaftlichen Prinzips, die Kosten der Straßen ohne Entgelt auf das Budget zu übernehmen, gewesen sei, und deshalb berechtigt, weil der Nutzen der Landstraßen ein ganz allgemeiner sei und jedem Mitglied des Staates zu gute komme. Das ist für die Beurteilung der gegenwärtigen Stellung der Landstraßen und auch für die Gründe der Aufhebung des Chausseegeldes in dem Staate, der zuletzt dazu griff, Preußen, richtig. Historisch ist es doch anders zugegangen. Erst Frankreich, dann Baden, hierauf Bayern haben diese Aufhebung ganz und gar im Interesse des Transithandels, also recht eigentlich als Begünstigung des Großkaufmanns unternommen. Es haben also die gleichen Gründe wie bei der Einschränkung und schließlichen Aufhebung der Schiffahrtsabgaben dabei mitgesprochen.

Mehr Aufsehen in der Öffentlichkeit erregte in diesen Jahren ein anderes Stück kleinstaatlichen Haders. Nassau hatte wie immer so auch beim Zustandekommen des Zollvereins sich ausgeschlossen; es war in einen regelrechten Zollkrieg mit dem Zollverein eingetreten; auf seiner nur gar zu langen Stromstrecke blühte der Schmuggel, Zollwächter und Schmuggler lieferten sich beinahe Gefechte zwischen den Auen und auf den Schlingwassern zwischen Biebrich und Rüdesheim. Da Nassau an seiner Oktroistelle in Caub nach wie vor ohne jede Erleichterung die ihm zustehenden Wasserzölle erhob, wurde es nun auch von den anderen Staaten grundsätzlich von jedem Vorteil, den sie sich unter einander zubilligten, ausgeschlossen. Selbst Mineralwasser und Westerwälder Geschirr mußten vollen Oktroi bei der Durchfuhr zahlen, von Koblenz bis Mainz wurden seit 1835 jedem Schiffe wieder 2 Zollbegleiter mitgegeben, Schiffe, die Güter des freien Verkehrs führten, durften an der nassauischen Seite nicht anlegen, auch nicht mit Nachen landen und mußten bei Nacht erleuchtet werden[1]; besondere Revisionen waren vorbehalten. So lästig das alles für den Handel war, sahen doch die Kaufleute ohne Ausnahme ein, daß man auf eine andere Weise den widerspenstigen Kleinstaat gar nicht zur Vernunft bringen könne. Nach dem Eintritt Nassaus in den Zollverein wurden dann alle Begünstigungen sofort auf dasselbe ausgedehnt.

Die alte Eifersucht zwischen Hessen-Darmstadt und Nassau blieb aber auch jetzt bestehen. Sie wuchs aufs äußerste, als Nassau seinen Hafen in Biebrich auf Kosten von Mainz zu heben und das Fahrwasser auf seine Seite zu lenken suchte. Das führte zu jenem plötzlichen Handstreich, mit dem der energische, aber unter Umständen recht gewalttätige du Thil unter eifrigster Teilnahme der Mainzer das Biebricher Fahrwasser plötzlich durch Entladung von ungeheuren Steinmassen unbrauchbar zu machen suchte. Dieser Überfall im Frieden war zwar ein köstlicher Stoff für die Öffentlichkeit, und machte der Diplomatie einige Sorgen, bis alles wieder auf den alten Fuß gesetzt war; einen nennenswerten Einfluß auf den Gang der Rheinschiffahrtspolitik hat er nicht gehabt[2].

Ganz anders bedeutsam, ja geradezu maßgebend für die Schicksale der Rheinschiffahrt war das Verhältnis der niederländischen Regierung zu Preußen und zum Zollverein. Wie die holländischen Handelskammern und Schifferschaften, so suchte auch der Staat noch geraume Zeit nach Abschluß der Rheinschiffahrtsakte die Zugeständnisse, die in ihr enthalten waren, durch

---

[1] Verordnung vom 11. Juni 1835.

[2] Alles Nähere in der prächtigen Schilderung bei Treitschke D. G. V.

die Art der Ausführung illusorisch zu machen; wie jene aber sah er allmählich ein, daß sein Vorteil vielmehr in der energischen Benutzung der neuen Verhältnisse lag — eine Einsicht, der freilich erst die Notlage zum Durchbruch verhalf, als es mit der Konkurrenz Belgiens Ernst wurde. In den ersten Jahren häuften sich die Klagen: die Freihäfen, die Holland laut der Akte für die Durchfuhr hatte einrichten müssen, waren klein und unbequem; nur Waren, die zu sofortiger Durchfuhr deklariert waren, wurden in ihnen und auch nur auf kurze Zeit zugelassen. Gemischte Ladungen und nachträgliche Designation des Bestimmungsortes, eine Zollstundung — Maßregeln, in denen sich die deutschen Freihäfen aus dem guten Grunde ihrer Konkurrenz untereinander überboten — waren hier ausgeschlossen. Die niederländischen Zollbeamten befleißigten sich in Übereinstimmung mit der Volksstimmung gegen die Rheinländer, formelle Schwierigkeiten zu machen; sie hatten es in der Hand, ein überseeisches Exportgeschäft durch Verzögerung zu vereiteln; denn noch ging damals am 21. Dezember das letzte Schiff von Rotterdam nach Amerika. Waren, die bis dahin nicht den Anschluß erreicht hatten, mußten bis zum Frühjahr liegen bleiben. Die Handelskammern genossen bei ihren Bestrebungen, Köln lahmzulegen, Sympathie und Unterstützung der Behörden[1]. An eine Oktroiermäßigung wie die der deutschen Rheinuferstaaten dachte Holland nicht, verfuhr aber im übrigen bei der Erhebung ganz gleichmäßig gegen In- und Ausländer[2].

Dagegen suchte die Regierung die einheimische Flagge gerade in dem Handelszweige zu begünstigen, der jetzt plötzlich für Holland wie für den Niederrhein von maßgebender Bedeutung wurde. Hatten die Niederlande bisher durch einen Eingangszoll auf Kohlen von 7 fl. auf die Tonne die Lütticher Kohle und ihre Verschiffung auf der Maas begünstigt, so schlossen sie sie nun im Kriegszustand mit Belgien geradezu aus. Für den Ruhrkohlenbergbau bedeutete das eine ungeahnt günstige Konjunktur, die er sofort ausnützte. Große Neuanlagen — natürlich hieß es bald: über Bedürfnis — entstanden, der Tiefbau wurde allgemeiner, die Produktion verdoppelte sich fast mit einem Schlage[3], bei der Erniedrigung der Kohlenpreise steigerte

---

[1] Das Urteil des Direktors der Maatschaapij Vollenhoven 25. November 1831. Les entraves déraisonnables que le gouvernement hollandais fait partout pour contrarier la libre navigation du Rhin vous seront connus spiegelt die Stimmung der Verständigen wieder.

[2] Dies konstatierte 15. November 1836 die H.-K. Köln, die Eichhorn um Auskunft hierüber ersucht hatte.

[3] Auf der Ruhr gingen 1829 4 007 384 Ztr., 1832 8 392 112 Ztr., 1838 10 200 914 Ztr. Henz, der Ruhrstrom 1840.

sich auch der Absatz am Oberrhein; „es hat immer mehr an Kohlen als am Absatz gefehlt" konnte der Wasserbauinspektor Henz im Jahre 1840 bemerken, als er konstatierte, daß die Ruhrschiffahrt jetzt an der Grenze ihrer Leistungen angelangt sei. Die niederländische Regierung suchte sofort ihren Schiffern diese vermehrte Kohleneinfuhr zu sichern, indem sie nur für Kohleneinfuhr unter nationaler Flagge den Eingangszoll erließ.

Die Ansichten über den Erfolg dieser Maßregel waren auch in Deutschland verschieden. Die deutschen Rheinschiffer und die Mehrzahl der rheinischen Handelskammern klagten laut und fragten mit Recht, wie viele holländische Schiffer denn überhaupt noch auf den deutschen Rhein kommen könnten, wenn der Zollverein nach den gleichen Grundsätzen wie Holland verfahren wollte. Camphausen riet in einer geistreichen Denkschrift[1] dem preußischen Staat in der Tat zu einer solchen Politik: „Der Zollverein habe jetzt die Möglichkeit, indem auch er das Prinzip der Begünstigung der eigenen Flagge in Anwendung bringe, der holländischen Schiffahrt bei Emmerich ein Ziel zu setzen. Nicht tun solle man das, aber damit drohen, damit die niederländische Regierung erfahre, daß ihre Stellung zu Deutschland wesentlich geändert sei". Ein kühlerer Rechner, der Präsident der Kölner Handelskammer, Schnitzler, warnte dagegen vor diesem energischen Vorgehen. Er fand, daß sich Preußen bei diesem Zwist recht gut stehe. Denn England hatte zwar bei jener sich neu eröffnenden Aussicht seinen unsinnigen Kohlenausfuhrzoll, der fast so hoch wie der Wert der Kohle war, sehr ermäßigt, aber nur für englische Schiffe, während die Niederlande eben deshalb die Alleinbegünstigung ihrer Flagge festhielten. So wirkte denn die holländische Maßregel in Wirklichkeit als eine Prämie für die Ruhrkohle, und Schnitzler meinte sachkundig: „An der Ruhr wünscht man nichts Besseres, als daß wir uns nicht darum bekümmern. Eine Beschwerde werde sachlich der Bitte gleich sein, die preußische Kohlenproduktion mit 250000 fl. zu besteuern." In der Tat bedurfte der Ruhrkohlenbergbau noch eine solche Prämie, denn er hatte Mühe, sich sonst gegen die englische Konkurrenz zu halten: In England kostete in Newcastle die Tonne Kohle 2 Taler (Gruß 1 Taler), die Fracht bis Rotterdam 3 Taler, die Ruhrkohle kam bis Ruhrort die Tonne 4 Taler, die Fracht bis Rotterdam 2 Taler zu stehen. Aus diesem Mißverhältnis nahm die Kölner Handelskammer, die jetzt eher noch mehr als früher die Vorkämpferin für die Gesamtinteressen des Rheinlandes war, Anlaß, die Erschwerung des Bergbaus durch die hohen Domanialzehnten, die schlechte Schiffbarkeit der Ruhr und den Mangel von Eisenbahnen anzuklagen.

[1] 20. Juni 1834 verfaßt für die H.-K. Köln.

Das alles war erträglich gewesen, solange es sich um einen kleinen Lokalabsatz handelte; jetzt wo der Handel dem Bergbau neue Bahnen wies, mußte er die Fesseln des ängstlichen, fiskalischen Direktionssystems zu sprengen suchen. Auch der preußische Schiffbau litt bei der holländischen Maßregel keine Einbuße. Schnitzler konstatierte, daß sämtliche Schiffe, die das Recht der freien Kohleneinfuhr genössen, in Preußen gebaut seien, sie müßten nur eben einen holländischen Namen tragen. Noch hatten auf geraume Zeit die preußischen Werften, da sie den Bezugsquellen ihres Materials näher lagen, einen Vorsprung, bis bekanntlich die absichtliche Verteuerung des Materials im Inland den Schiffbau fast ganz nach Holland gedrängt hat.

In zwei Punkten waren Camphausen und Schnitzler durchaus einig: sie beklagten, daß die Unfreiheit des Kölner Beurtenwesens den Handel verhindere, von dem leeren Raum der zurückfahrenden Schiffe Gebrauch zu machen[1], und sie erklärten Hollands Politik, seinen Konsumenten die Kohle und seinem Handel die Schiffsfrachten zu verteuern, in seinem eigenen Interesse für falsch. „Bis jetzt haben Regierung, Handel, Schiffahrt dort immer dasselbe Ziel verfolgt: der Konkurrenz sich nach Möglichkeit zu erwehren, aber wenn der holländische Handel die geänderten Verhältnisse richtig beurteilt, so wird er erkennen, daß seine Existenz umsomehr bedroht ist, je größer die Hindernisse sind, welche er der billigsten Beförderung der Güter nach Deutschland entgegenstellt“ schloß Camphausen seine Denkschrift.

Einstweilen aber fuhr Holland in seiner alten Politik fort und betrachtete Deutschland, wie Hansemann sagte, als seine melkende Kuh. Nur flüchtig war 1834 der Gedanke eines Anschlusses an den Zollverein berührt worden, die Amsterdamer Handelskammer hatte sich sofort gegen ihn erklärt[2]. Als der Zollverein die Oktroifreiheit der deutschen Produkte mit sich brachte, antwortete Holland 1835 auf dieses Geschenk, das doch in erster Linie seiner Getreideversorgung und seinem Getreidehandel zu gute kam, mit einem Zoll auf Getreide, der wohl weniger als Schutzzoll gemeint war, da man ihn ganz auf die Einfuhrländer abzuwälzen gedacht, als eine bequeme Revenue auf Kosten anderer[3]. Jetzt griff Preußen zu jenem Mittel, das Camphausen im Jahre zuvor vorgeschlagen hatte. Zuerst wurde zwar nur eine Begünstigung der holländischen Schiffe in den Ostseehäfen aufgehoben; als Holland aber darauf Retorsion gegen preußische Schiffe eintreten

[1] Siehe das vorige Kapitel.

[2] Zimmermann, Geschichte der preußisch-deutschen Handelspolitik S. 156 f.

[3] Zimmermann ist wohl mit Unrecht der entgegengesetzten Meinung.

ließ, schloß Preußen 1836 die holländische Flagge außer bei der Kohlenschiffahrt vom Erlaß der Rheinschiffahrtsabgabe bei Ein- und Ausfuhr aus. „Diese Maßregel" — so rühmte einige Jahre später die Kölner Handelskammer, — „hatte den seltenen Erfolg, den Nachbarstaat empfindlich zu treffen, ohne auf die eigenen Untertanen schädlich zurückzuwirken." [1] Holland zahlte sofort den eigenen Schiffen die entzogene Prämie und knüpfte in Berlin Unterhandlungen an. Man stellte die Verhandlungen über einen Handelsvertrag zurück, schon weil Preußen nicht ohne Zustimmung der Vereinsstaaten vorgehen wollte, wozu es doch nach der Verfassung des Zollvereins das Recht hatte, und schloß einstweilen am 3. Juni 1837 einen Schiffahrtsvertrag. Preußen gab damit schon von vornherein seine beste Waffe für den nachfolgenden Handelsvertrag aus den Händen. Wohl erhielt es einige Vorteile: die beiden Staaten garantierten sich bei direkter Fahrt völlige Gegenseitigkeit und Gleichheit auf der See wie auf den Flüssen, und Preußen erhielt außerdem das Recht der Küstenschiffahrt, dagegen verzichtete es stillschweigend auf die Ausübung der Rheinseeschiffahrt, den Gegenstand so vieler Kämpfe, indem bestimmt wurde, daß die Nationalität bei den Rheinschiffern durch ihr Patent, bei den Seeschiffern durch Seebriefe erwiesen werden müsse, und indem Holland den Erlaß seiner Binnenschiffahrtsabgabe davon abhängig machte, daß die Waren in einem holländischen Hafen auf preußische Schiffe geladen würden. Immerhin war es für die Rheinschiffahrt ein großer Vorteil, wenn Preußen jetzt Holland in die Oktroibegünstigung, die die Zollvereinsstaaten genossen, aufnahm und Holland dafür für die Bergfahrt den halben, für die Talfahrt, also den deutschen Export, den ganzen Oktroi erließ. Vom droit fixe, dem Entgelt für die Transitzölle wurde dagegen geschwiegen; es blieb bestehen. Der Zollvertrag vom 21. Januar 1839 brachte die Ausdehnung dieses Schiffahrtsvertrages auch auf die Zollvereinsstaaten und einen vorläufigen Handelsvertrag [2].

[1] Denkschrift 20. Juni 1840, verfaßt von Camphausen. Nach dieser, wie mir scheint, wohlbegründeten Auffassung lagen also die Verhältnisse für Preußen bei Abschluß des Handelsvertrags günstiger, als es in Zimmermanns Darstellung den Anschein hat. Ich kann in diesem Zusammenhang die Geschichte des Zustandekommens und der Aufhebung des holländischen Handelsvertrags nicht genau verfolgen. Die Unzulänglichkeit der Darstellung Zimmermanns, der hier wie stets nur Aktenauszüge der preußischen Ministerien gibt — gewiß auch schon eine dankenswerte Arbeit, die nur noch keine Geschichte der deutschen Handelspolitik ist — würde sich dabei auf Schritt und Tritt herausstellen.

[2] Zimmermanns Darstellung, daß man sonderbarer Weise keinen der Nachteile vorhergesehen und daß auch im Publikum keine sorgfältige Prüfung der Anträge

Ein ungünstiges Gestirn hat über diesem ersten der Verträge des Zollvereins gewaltet. Die Kölner Handelskammer, die sich schon im voraus gegen die Bedingungen Hollands erklärt hatte, schickte sofort ihren Vorsitzenden nach Berlin; seine sachkundigen Vorstellungen, denen sich der Minister Alvensleben auf die Dauer vergebens zu verschließen suchte, haben die Kündigung vor allem veranlaßt. Spielte nun auch dabei das industrielle Interesse, da sich die blühende Zuckerraffinerie Kölns bedroht sah, die Hauptrolle, so waren doch auch die Beschwerden über den Schiffahrtsvertrag von Bedeutung. Immer wieder kam die Handelskammer in den meist von Camphausen verfaßten Denkschriften darauf zurück: Eine Regelung der Verhältnisse mit Holland sei erst wünschenswert und möglich, wenn die belgische Zwistigkeit ausgeglichen sei; sobald die rheinische Bahn beendet und durch sie der wichtigste Seehafen dem Rheine wieder erschlossen, ihm seine „eiserne Mündung“ gegeben sei, könne man erst einen Nachbarn gegen den andern ausspielen und von beiden die günstigsten Bedingungen erlangen. Die Oktroierleichterung, wie sie der Schiffahrtsvertrag brachte, war dem rheinischen Handel wohl willkommen, allein sie war doch zu ungleich: denn Holland erließ abwärts nur 19 Cts., aufwärts 14 Cts. pro Zentner, während Preußen bei der Durchfuhr 57 Cts. und schon bis Köln 55 und 36 Cts. erließ und die oberrheinischen Staaten den ganzen preußischen Oktroi von 86 Cts. pro Zentner erstatteten. Weder der Getreidehandel noch der Weinhandel, die für die Talfahrt so wichtig waren, hatten eine wirkliche Erleichterung im Handelsvertrag gefunden, die versprochenen Entrepots für die nach dem Rhein bestimmten Waren fehlten noch immer, und was wichtiger war als alles andere: eine direkte Schiffahrt nach Belgien war nach wie vor gesperrt und der freien Durchfahrt waren noch mehr Hindernisse erwachsen als vorher, während die neuen Beziehungen der Rheinlande zur Nord- und Ostsee sie immer nötiger machten. Holland aber hatte bisher nur eins erlaubt: die Patenterteilung für seefahrende Schiffe am deutschen Rhein mit Ausschluß der an der Ostsee erbauten. Die Handelskammer Köln kam auf ihre alte Forderung zurück, die Durchfuhr den Schiffen aller Nationen

---

vorgenommen worden sei, ist nicht haltbar. Die Kölner H.-K. hat es an den eifrigsten und aufs beste begründeten Warnungen nicht fehlen lassen, Kommissare der Regierung haben mit ihr eigene Sitzungen abgehalten, um ihre Einwände zu besprechen; aber offenbar traute man den Einwänden der Interessenten nicht; man hatte das Gefühl, daß man sich vor 1831 zu sehr von ihnen gegen Holland habe einnehmen lassen. Das ganz persönliche verwandtschaftliche Wohlwollen Friedrich Wilhelms III. gegen die Oranier hat, wie Treitschke ausführt, wohl den Hauptanteil. Es war schließlich nur ein Fehler, der sich rasch wieder gut machen ließ.

zu erlauben, wenn sie auch jetzt weniger sanguinisch als früher meinte: es würde ein mäßiger direkter Verkehr mit den benachbarten Küsten entstehen, nicht die Seeschiffahrt im großen und die Beteiligung des Rheines am Welthandel.

Man hatte soeben wieder in diesem Punkte eine üble Erfahrung machen müssen. Zwei Segelschiffe, die gleich nach Abschluß des Vertrages der Kölnische Schiffahrtsverein zur Fahrt nach London und der Ostsee ausrüstete, mußten diese Absicht aufgeben, da die holländische Regierung das Schleppen verweigerte. Im Herbst 1837 hatte sodann Harkort, der immer gern, oft auch vorschnell mit der Tat eintrat, wo die andern debattierten, den ersten Rheinseedampfer, der zugleich als Schonerbrigg aufgetakelt war, nach Köln geführt, und war nach eingenommener Ladung am 1. Oktober nach England gefahren. Trotz harter Fahrt hatte das Schiff „Der Rhein“ die Probe gut bestanden, an Festbanketten und Reden in Köln und London fehlte es nicht, aber bei der Rückkehr machten die Holländer so viel Schwierigkeiten und Aufenthalte, daß das Schiff den Winterhafen nicht mehr bis zum Frühjahr verlassen konnte. Damit war der kaufmännische Erfolg vereitelt, Kölner Freunde, die Harkort ermuntert hatten, ließen ihn im Stich, und auch das wirkte mit zum Zusammenbruch des Unternehmens und des Vermögens Harkorts selber, obwohl die Handelskammer nur den Holländern die Schuld gab[1]. Der alte Volksmann, der sich völlig scheitern sah in dem Augenblick, als er die so oft kundgegebene Sehnsucht der Rheinländer nach dem Meere zu erfüllen suchte, hat diese Tradition dennoch nicht aufgegeben. Als er in einer völlig veränderten Zeit starb, hat er bestimmt, daß ihm die Flagge des Rheins mit ins Grab gegeben werde. Im nächsten Jahre, 1838, sind noch einmal zwei Segelschiffe, darunter eins aus Danzig, in den Rhein gefahren, aber erst als 1844 sich die Verhältnisse zu Holland geändert hatten, wagte die Kölner Schleppschiffahrtsgesellschaft unter Ludolf Camphausen, die Seedampfschiffahrt wieder aufzunehmen. Zwei Schiffe, Hoffnung und Fortschritt, wurden erbaut[2]. Die Regierung hatte einen kleinen Zuschuß von 5000 Talern und Prämien von 400 Talern für jede Reise gewährt. Allein auch diesmal rentierte sich das Unternehmen nicht. Im Jahre 1851 bereits wurden die Schiffe, die dann der Küstenfahrt dienten, verkauft. Erst seit dem Ende der siebziger Jahre trat die Frage wieder in den Vordergrund, nachdem es schon fast vergessen war,

---

[1] Berger, Der alte Harkort.

[2] v. d. Borght, Die wirtschaftliche Bedeutung der Rheinseeschiffahrt. Köln 1892 S. 12.

daß sich einst um sie Jahrzehntelang die wirtschaftlichen Kämpfe abgespielt hatten[1].

Wenn in der langen Zwischenzeit diese Stimmen schwiegen, so lag es eben vor allem daran, daß jenes andere konsequent verfolgte Ziel, die Erschließung Antwerpens, erreicht war und sofort ihren Einfluß ausübte. Es kann hier nicht die Aufgabe sein, die wechselnden Beziehungen Preußens zu Belgien bis zum Abschluß des Handelsvertrages im Jahre 1844 darzulegen, so sehr dieses interessante Kapitel in der älteren Geschichte des Zollvereins eine besondere Behandlung verdienen würde; nur die enge Verflechtung der Verkehrspolitik mit der Handelspolitik, die sich hier ganz besonders deutlich zeigte, ist hier zu betonen[2]. Die Beziehungen Belgiens zu Preußen seit 1831 gleichen beständigen Hin- und Hermärschen, bei denen man sich immer wieder auf demselben Flecke befand, bis am Ende ein kühner Entschluß des Gesandten Heinrich von Arnim die Lösung fand. Auf seite Preußens herrschte ein unberechtigtes Mißtrauen gegen den Revolutionsstaat mit der konstitutionellen Musterverfassung auch auf dem Gebiet der Handelspolitik und eine nicht ganz unberechtigte Vorsicht gegenüber dem klügsten der diplomatischen Geschäftsleute, König Leopold. Außerdem aber zeigte sich jetzt eigentlich zum erstenmale in Berlin eine gewisse kühle Gleichgültigkeit gegen die besonderen Interessen der Rheinlande; man hatte mehr die so viel geringfügigeren Beziehungen Belgiens zu den Ostseehäfen im Auge. König Leopold aber schien mehr schwankend, als daß er es war. Mit Meisterschaft hat er das Spiel nach drei Seiten hin durchgeführt, mit dem Interesse des einen das des andern gespornt, die Eifersucht aller wachgehalten, indem er doch mit allen in freundschaftliches Verhältnis zu kommen wußte. Er hat das sogar ohne Zweizüngigkeit zu stande gebracht; bei dieser wohlberechneten Ehrlichkeit kamen ihm die konstitutionellen Formen zu gute, die er zuerst auszunützen verstanden hat, während er, der seine Minister weit übersah, doch stets die Fäden in der Hand behielt.

Da ist es nun höchst bemerkenswert, wie die führenden Kaufleute des Rheinlandes die Angelegenheiten sicher zu beurteilen wußten, und wie der Erfolg ihnen recht gab. Auch sie nahmen anfangs den Eintritt Belgiens

[1] Die großartige der Gegenwart angehörende Entwicklung der Rheinseefahrt und ihre Aussichten für die Zukunft hat v. d. Borght eingehend behandelt. Die Verhüttung ausländischer Erze am Niederrhein, die Verarbeitung des Kaolins von Cornwall und die große Bonner Fayence-Industrie beruhen auf der Rheinseefahrt.

[2] Die Geschichte des belgischen Handelsvertrages ist das interessanteste Kapitel in der älteren Geschichte des Zollvereins. Zimmermanns Resümee, sachlich gut, ist doch gar zu dürr.

in den Zollverein in Aussicht, der von den belgischen Staatsmännern freilich immer nur als Scheinangebot benützt wurde. Die erste Anfrage war seitens eines belgischen Abgeordneten an Hansemann ergangen, der diese Anregung freudig ergriff und Maaßen dafür zu gewinnen suchte [1]. Daß man wenigstens Belgien gegen Holland benützen müsse, war vom Augenblicke der Trennung an im ganzen Rheinland feststehende Meinung. Die altverbündeten Handelskammern Antwerpen und Köln waren jetzt mehr als je auf einander angewiesen und teilten sich ihre Schritte mit. Die Sperre des Sloe, des Binnenwassers zwischen Antwerpen und Rotterdam war unerträglich. Holland verstand sich schließlich zu einigen Milderungen und gestattete neutralen Schiffen — den Anfang machte es dabei, als ob es Deutschland verspotten wolle, mit der Knyphäuser Flagge — die Fahrt, wenn die Kapitäne, die dazu fingierte Manifeste mit sich führen mußten, vorgaben, nicht aus Belgien zu kommen. Dadurch waren die Rheinschiffe, die sich doch solche Seepapiere nicht verschaffen konnten, von vornherein ausgeschlossen. Die preußische Regierung erklärte noch 1837 achselzuckend: Das seien nun einmal Folgen des Kriegszustandes. Als nun das Londoner Protokoll endlich die belgischen Fragen regelte, legte zwar die Zentralkommission nochmals wie 1831 Verwahrung ein, um die Freiheit der Binnenschiffahrt nach der Schelde zu sichern, aber wieder fiel das Londoner Protokoll in diesem Punkt so unbestimmt aus, daß es die Befürchtungen nicht beschwichtigte, sondern neu erregte. Nachdem es den Zoll auf der Westerschelde festgestellt hatte, den Belgien sofort auf die Staatskasse übernahm, um den Seehandel nicht zu belästigen, bestimmte es, daß auf den Verbindungsgewässern zwischen Rhein und Schelde keine höheren Abgaben als von Gorkum bis zur See genommen werden sollten. Es vergaß aber dabei zu sagen, ob der Gesamtbetrag der Abgabe oder nur der Maßstab damit gemeint sei. Holland legte sich natürlich die Bestimmung sofort dahin aus, daß ihm gestattet sei, Rheinoktroi und droit fixe nach der Länge der ganzen Strecke zu erheben, und außerdem ließ man verschiedene Behandlung belgischer und holländischer Schiffe eintreten; das bedeutete eine tatsächliche Sperre gegen Antwerpen von der Flußseite. Sämtliche Handelskammern der deutschen Rheinstaaten bestürmten ihre Regierungen um Intervention, die Zentralkommission erhob einschließlich des französischen Vertreters im Jahre 1840 entsprechende Vorstellungen — nur der Nässauische Vertreter stimmte auch diesmal für Holland, aber Holland war eben wieder einmal formell im Rechte und die Diplomaten hätten nur ruhig ihre eigene

[1] Bergengrün, Hansemann 163.

Flüchtigkeit bei Abfassung des Protokolls anklagen mögen. Eben jetzt war der niederländische Handelsvertrag unter allseitiger Freude des Rheinlandes gekündigt worden, der Schiffahrtsvertrag blieb einstweilen bestehen, aber auch seine Bestimmungen über völlige Gleichheit umging die niederländische Regierung durch Prämien an ihre Rheinschiffer; als eben damals Preußen seinen Oktroierlaß für Einheimische zurückzog, deutete der Minister an, daß er wenigstens jene Bevorzugung der niederländischen Schiffahrt auch seinerseits durch Regierungszuschüsse auszugleichen gedenke. Darauf schlugen die sämtlichen rheinischen Handelskammern von Mannheim bis Düsseldorf auf Anregung Camphausens[1] vor, daß aus dem Rheinschiffahrtsfonds, den die Oktroierträge bilden sollten, die Differenz zwischen Rheinzoll und Scheldezoll, sowie eine Prämie zur Beförderung der Durchfahrt gezahlt werden solle; man hoffte, daß Belgien diese Maßregel nachahme, jedenfalls aber in ihr ein Zeichen der Annäherung oder der schwindenden Gleichgültigkeit erkennen würde, was bei den schwebenden Verhandlungen über einen Handelsvertrag dienlich sein werde. Gerade dieser politische Beigeschmack der Maßregel, die ja außerdem Geld kostete, machte sie den Staatsmännern, die selbst dem Zollverein gegenüber ängstlich den Finanzvorteil Preußens auf die Pfennige nachrechneten, bedenklich. Als dann im Jahre darauf die handelspolitische Aussöhnung zwischen Belgien und Holland erfolgte und der Weg zum Rheine geöffnet wurde, war wohl der Wunsch der Rheinländer erfüllt; aber in Berlin verhehlte man sich nicht, daß der Wert der preußischen Konzessionen für den immer noch verschleppten Handelsvertrag dadurch gesunken sei.

Holland hatte sich zu diesem Zugeständnis endlich bequemt, weil es mußte. Die Eröffnung der Bahn von Antwerpen nach Köln hatte diesen ersten großen Erfolg gehabt. Es ist hier nicht des Ortes, die Geschichte der rheinischen Bahn zu behandeln, auch ist dies neuerdings, soweit es im Rahmen einer Biographie geschehen kann, bereits in vorzüglicher Weise durch Bergengrün in der Lebensbeschreibung Hansemanns geschehen[2]. Köln und Aachen haben abwechselnd für sich die größeren Vorteile aus dem Unternehmen zu ziehen getrachtet; die beiden Führer Camphausen und Hansemann sind nacheinander, jeder nach einer Niederlage, die er nicht verwinden konnte, vom Schauplatz dieses Kampfes abgetreten; die Operationen des Großkapitals, der Bankhäuser, die Kölns Suprematie über

---

[1] Denkschrift C.s 16. August 1841. Köln. H.-K.

[2] Die notwendige Ergänzung in der Biographie Camphausens setzt wieder völlig aus.

das Rheinland jetzt besser, als einst der Stapel tat, begründeten, haben sich gleich hier in wirksamer aber nicht durchweg erfreulicher Weise geäußert; es ist schließlich nur der Vereinigung von jugendlichem Wagemut und abwartender Kaltblütigkeit in dem jungen Gustav Mevissen gelungen, nachdem die Bahn gebaut war, sie auch wirklich leistungsfähig zu machen. Aber auch als noch gar keine Rentabilität zu erwarten war, und als dieser Umstand die theoretischen, vorzüglich begründeten Überzeugungen Camphausens und Hansemanns von der Notwendigkeit der Staatsbahnen nicht wenig beförderte, auch damals schon ist die Bahn ein großer handelspolitischer Erfolg gewesen. Das hatte schon 1833 Ludolf Camphausen in jener genialen Schrift „Zur Eisenbahn von Köln nach Antwerpen" erkannt, der neben Lists berühmter Abhandlung, wenn nicht über ihr, der Ehrenplatz an der Spitze der deutschen Eisenbahnliteratur gebührt[1]. Er lehnt es ab, Holland aus der unendlich geschickten Verteidigung seiner Interessen Vorwürfe zu machen. Im Gegenteil meint er: „Man möge zu keiner Zeit jener siegenden Überlegenheit des Geistes Anerkennung versagen, die das holländische Kabinett in allen diplomatischen Verhandlungen bewiesen." Um so klarer betont er: „Die freie Durchfuhr nach Belgien beschließt Hollands Monopol des Zwischenhandels. Jetzt wird Holland gezwungen sein, dem deutschen Handel alles zu bieten, was ihm der neue, der eiserne Rhein gewährt." Dazu aber war auch die völlige Oktroifreiheit des eisernes Rheines nötig: die Transitabgaben mußten fallen, fallen wenigstens auf dieser Strecke. Das aber war nur möglich durch einen Handelsvertrag mit Belgien, und auch darum war es ein Fehler, daß der mißglückte holländische Vertrag einem solchen vorgezogen wurde.

In solchem Sinne wirkten unablässig in Druckschriften, Denkschriften und persönlichen Vorstellungen die Handelskammern Köln und Aachen oder vielmehr ihre beiden Führer[2]. Hier herrschte völlige Einheit zwischen ihnen, wenn auch unter dem Einflusse der verschiedenen Berufstätigkeit, Hansemann bisweilen das gewerbliche, Camphausen das Handelsinteresse betonte. In

[1] Die Würdigung der allgemeinen Bedeutung der Eisenbahnen für die Volkswirtschaft steht kaum hinter der Lists zurück, die soziale Bedeutung tritt sogar noch klarer hervor. Namentlich aber ist der Nachweis, daß alle großen Eisenbahnen gleich den Land- und Wasserwegen Staatseigentum bleiben müssen, bei C. wie einige Jahre später bei Hansemann glänzend geführt, wenn es auch wiederum wesentlich politische Gründe sind, die C. zur Zeit dem System der Zinsgarantien den Vorzug vor dem Staatsbahnsystem erteilen lassen.

[2] Besonders hervorzuheben sind zwei große Denkschriften Camphausens im Auftrag der H.-K. für die Staatsregierung von 1839 u. 1841. Köln. H.-K. Über Hansemanns Anteil Bergengrün 291 f.

Berlin aber regte sich vielmehr das Mißtrauen. Schon in der Eisenbahn-Angelegenheit hatte sich das gezeigt. Zwar so befangen wie die Hamburger, die schon 1834 vor der drohenden Konkurrenz Antwerpens im deutschen Industriebezirke in Angst gerieten, war man hier nicht[1]; Rother, der selbst die Rätlichkeit der Berlin—Potsdamer Eisenbahn bezweifelte, meinte doch: die Bahn Köln—Antwerpen verdiene eine bei weitem größere Teilnahme; seine Begründung: „daß sie sich zweifellos eines ausgedehnten Schutzes bei Sr. Maj. erfreue", mag man dem alten Feldwebel zu gute halten[2]. Aber jene Teilnahme des immer leicht verstimmten alten Königs hatte sich rasch abgekühlt, doch wohl unter dem Einfluß der Kämpfe, die sich bei der Gründung abspielten, und es bedurfte schließlich des ausdrücklichen Zuredens König Ludwigs von Bayern. Wenn dann schließlich nur durch die direkte Subvention Belgiens in Gestalt der Übernahme unverkäuflicher Aktien, die rheinische Bahn zu stande kam, so hat man das vielleicht in Berlin nur als eine angenehme Lösung einer finanziellen Kalamität aufgefaßt, es ist aber nichtsdestoweniger das dunkelste Blatt der preußischen Eisenbahngeschichte. Wie wucherte der Argwohn, als bei der Eröffnung der Bahn nach rheinischer Art die Festfreude etwas hohe Wogen schlug und die Weinlaune Rheinländer und Belgier Brust an Brust führte. Damals schrieb der steife General von Rochow in einem Gutachten über die Verhandlungen[3]: Er fürchte, daß eine nähere Verbindung mit Belgien die radikalsten Tendenzen in der Rheinprovinz befördern und in ihr den Wunsch erwecken werde, mit Belgien zusammen ein eigenes Reich zu bilden. Das Fraternisieren der Kölner und Brüsseler zeige schon diese Tendenz u. s. w. Er bezweifelt, daß man durch Belgien auch nur auf Holland einen nennenswerten Druck ausüben könne.

Bei solcher Sachlage war es schließlich eine Notwendigkeit, daß der Gesandte Arnim den Knoten durchhieb und mit Überschreitung seiner Vollmachten den Handelsvertrag abschloß; die Art, wie man alsdann von Berlin aus „überfließend von Anerkennung"[4] sein Verhalten lobte, zeigt doch nur, daß man ihm dankbar war, daß er die Regierung aus diesem peinlichen Zustand der Unentschlossenheit befreit hatte. Arnim aber hat inhaltlich nur die Wünsche der Rheinländer erfüllt und das ausgeführt, was Camphausen und Hansemann vorgeschlagen; sogar die berühmteste Bestimmung,

[1] Fleck, Die ersten Eisenbahnen von Berlin nach dem Westen. Archiv für Eisenbahnwesen 1895 S. 1 f.

[2] Fleck a. a. O. S. 12.

[3] Zimmermann S. 275. Febr. 1894.

[4] Zimmermann 277.

die Herabsetzung des Eisenzolles zu Gunsten Belgiens, war eine Forderung der Handelskammer Köln. So ist auch Arnims vielberufenes handelspolitisches Testament, abgesehen von der etwas phantastischen Ausgestaltung, durchaus eine beredte Verarbeitung der in den Denkschriften der beiden Rheinländer ausgesprochenen Gedanken. Der neueste Bearbeiter der Geschichte der preußisch-deutschen Handelspolitik wird wohl aber im Rechte sein, wenn er meint, daß trotz alles Aufsehens im Publikum die Schrift auf die Beamtenkreise nicht die beabsichtigte Wirkung übte: „Die Bureaukratie vergaß binnen kurzem die weitergehenden auf den Vertrag gegründeten Hoffnungen." Auch die Verhältnisse änderten sich bald wieder und ließen schon nach einigen Jahren den belgischen Handelsvertrag, namentlich die differentielle Begünstigung des Eisens, nicht mehr ganz so günstig erscheinen als zur Zeit seines Abschlusses. Die Transitfreiheit aber blieb das Palladium des Handels der Rheinlande und selbst als Holland 1846 mit Belgien einen Handelsvertrag abschloß, der es in vielen Stücken vor dem Zollverein begünstigte, wurde doch nie mehr jener wichtige Punkt in Frage gestellt. Hier lag eben für Belgien und Antwerpen selbst ein Lebensinteresse vor.

Tatsächlich hatten sich seit 1844 die Rollen zwischen Holland und Preußen vertauscht. Wie es die Rheinländer so oft vorhergesagt hatten, war jetzt Holland der bietende Teil geworden. Schon in der offiziösen Denkschrift von 1844 „Die Handelsverträge zwischen den Niederlanden und dem Zollverein" zeigte sich das. Holland hatte jetzt alles Interesse, den Rheinverkehr zu erleichtern und zu entwickeln; wir sahen schon, wie es selber mit Ermäßigungen und mit Anträgen auf völlige Aufhebung des Oktroi voranging. Preußen aber war jetzt zurückhaltend. Diese Zurückhaltung wäre kein Fehler gewesen, wäre sie nicht auch mit einem völligen Mangel an Initiative verbunden gewesen. Seit 1844 fiel wieder einmal wie nach 1831 den Politikern der Faden aus der Hand; die fortschreitende Entwicklung des Verkehrs zum Großbetrieb bestimmte vielmehr alles. Und auch ihr standen die Staaten, zumal Preußen, zwar nicht gleichgültig aber verständnislos und ratlos gegenüber. Der Kampf der Verkehrsmittel löste den Kampf der Diplomaten ab; und er führte zur endgültigen Vernichtung der Handelsvormundschaft der Holländer über den Rhein.

Zehntes Kapitel.

Der Kampf der Verkehrsmittel.[1]

Unmittelbar nach der Rheinschiffahrtsakte hatte es eine kurze Zeit geschienen, als ob die Früchte des freien Verkehrs der Dampfschiffahrt zufallen würden. Aber wir haben schon geschehen, wie die großen Absichten der alten Kölner Handelskammer und der niederländischen Maatschaapij nicht zur Durchführung kamen. Bald sahen sich die Dampfschiffahrtsunternehmungen sogar in den Verteidigungszustand gedrängt. Jene Kölner Kommission zur Untersuchung des Handels und der Schiffahrt richtete ihre Angriffe auch gegen die vermeintliche Willkür, mit der sie Güter annähmen oder zurückwiesen und gegen den Mangel einer obrigkeitlichen Kontrolle. Die Behörden mußten ihr klar machen, daß es unmöglich sei, die Dampfschiffe als Privatunternehmungen in die Beurten einzureihen, da ja auch diese nur auf dem freiwilligen Zwange beruhten, den sich die teilnehmenden Kaufleute selbst auferlegt hätten. Die einmal argwöhnisch gemachten Kölner Kaufleute antworteten 1834 mit anderen Beschwerden, sie erklärten es für unlauteren Wettbewerb, daß die Gesellschaften jetzt selber die Spedition betrieben[2], sie verlangten ein für sie günstigeres Frachtrecht, eine Revision der Statuten und eine Änderung der Verwaltung, „die nach dem Beispiele der früheren Handelskammer immer aus den nämlichen Mitgliedern bestehe und vom nämlichen Präsidenten geleitet werde". Diese Präsidenten, Merkens und Boisserée, die langjährigen Führer des Kölner Handelsstandes, erfreuten sich jetzt der tiefsten Unpopularität. Die Regierung antwortete kurz und kühl: Die durch die Rheinschiffahrtsakte eingeführte Freiheit komme jedermann zu gute, also auch den Dampfschiffahrtsgesellschaften, die nicht mehr an die in der Konzession vorgezeichneten Grenzen gebunden seien; hätten sie unbequeme Förmlichkeiten, so werde es wohl ihr eigener Schaden sein, da ja niemand gezwungen sei, sich ihrer zu bedienen.

Die Kölner Gesellschaft schränkte aber bei dieser Sachlage tatsächlich in den nächsten Jahren ihre Frachtfahrt ein und nahm fast nur noch Eil-

---

[1] Die ausgezeichnete Darstellung Eckerts S. 253—295 überhebt mich einer eingehenderen Darstellung, so daß ich außer den Umrissen nur Ergänzungen gebe auf Grund des Materials der rheinischen Handelskammern.

[2] Über gleiche Beschwerden betr. die Bestätterei s. o.

gut an[1]. Die fortdauernde Steigerung des Personenverkehrs und die Benützung der Schiffe für diesen, ließ ihr diesen Rückgang sogar erwünscht erscheinen. Noch 1836, als sich zum ersten Male die Konkurrenz der neuen Düsseldorfer Gesellschaft geltend machte, erklärte die Direktion: der Andrang der Waren sei ihr noch immer viel zu groß, denn der Güterverkehr decke nicht die Kosten[2], und eine Ermäßigung der Fracht würde ihnen nur immer mehr unliebsame Güter zuführen; eben deshalb hätten sie die Fracht von Köln nach Coblenz und nach Mainz beinahe gleichgesetzt (!), weil sie keine Moselgüter haben wollten, und Mainz ihnen wichtiger sein müsse. Die niederländische Gesellschaft konnte sich freilich nicht in gleichem Maße auf die Personenfahrt verlassen, sie erniedrigte ihren Tarif durch Versetzung vieler Waren in niedere Klassen; sie machte mit ihren 9 Schiffen zwischen Köln und Rotterdam jetzt jährlich 320—330 Fahrten und außerdem zwischen Rotterdam und Düsseldorf 70—80. Jede Woche schickte sie ein Schiff nach London. Aber ihre Konzession reichte nur bis Köln, und die Teilung der Stromstrecken im Betriebe schien nach wie vor den Kölnern als Rest des alten Umschlagsrechtes wertvoll. Die Übermacht, die Köln hierdurch in der Dampfschiffahrt besaß, verstärkte sich noch beträchtlich, als schon im Jahre 1832 die immer kränkelnde Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main sich auflöste und in der preußisch-rheinischen aufging. Die bisherigen Mitglieder bekamen Aktien zugewiesen, aber der Einfluß von Mainz in der Verwaltung hatte aufgehört. Dagegen vereinbarte man nochmals, daß keine Waren an Mainz vorbeigeführt werden sollten. Der Oberbürgermeister Steinberger von Köln legte gegen diese Bestimmung als einen Verstoß gegen die Rheinschiffahrtsakte sofort Protest ein; denn Köln wünschte womöglich einen Dampfschiffstapel für sich allein. Da sich in den nächsten Jahren die Schiffahrt mit steigenden Umsätzen bis Straßburg ausdehnte, so ließ man auch bald den Mainzer Umschlag fallen. Seit 1838 korrespondierte mit ihren Fahrten ein kleines Dampfschiffunternehmen zwischen Straßburg und Basel.

Wohl verbesserte sich bereits in diesen Jahren der Bau und die

---

[1] Ihr Warenverkehr sank von 1833 mit 213 912 Ztr. bis 1836 auf 151 503 Ztr. Da sich in derselben Zeit der Warentransport auf dem Oberrhein zuerst entwickelte und von 71 572 Ztr. auf 113 447 Ztr. steigerte, ist der Abfall des mittelrheinischen Transportes noch viel auffallender.

[2] Sie gab an: Eine Reise Köln—Mainz koste 400 Taler. 700 Ztr. könnten höchstens mitgenommen werden, die 150 Taler reine Fracht ertrügen, so daß die fehlenden 250 Taler von den Passagieren aufgebracht werden müßten.

Leistungsfähigkeit der Schiffe außerordentlich[1], aber man mußte sich denn doch fragen, ob diese Art eines monopolistischen Betriebes mit so auffallender differentieller Begünstigung einiger Plätze und absichtlicher Zurückdrängung anderer auf die Dauer haltbar sei. So kleinlich das Konzessionswesen war, das sich die Einzelstaaten auf Grund ihres Postregals bei der Dampfschiffahrt vorbehalten hatten, so nahe legte es doch, einen Betrieb auf allen Stromstrecken zugleich einzurichten. Im Jahre 1836 koalierten sich die maßgebenden Kaufleute aller benachbarten Städte, um ein eigenes Unternehmen zu gründen, das sein verändertes Prinzip schon im Namen „Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Mittel- und Niederrhein" kundgab. Die Handelskammern Düsseldorf und Elberfeld hatten Mainz die Hand gereicht, das trotz seiner differentiellen Begünstigung den Verlust eines eigenen Unternehmens nicht verschmerzen konnte, und hatten die bisher ganz bei Seite gedrückten Coblenzer und den Handelsstand des Herzogtums Nassau zugezogen. In der eigenartigen Verfassung der neuen Gesellschaft, die bis heute erhalten ist, sprach sich diese Entstehung aus. Der Verwaltungsrat setzte sich nach den Bezirken — den Quartieren würde man in alter holländischer Weise gesagt haben —, zusammen[2].

Der Schrecken in Köln, als im März 1838 zum erstenmale Dampfschiffe an der Stadt vorbeifuhren, war ungefähr ebenso groß als 7 Jahre zuvor bei Aufhebung des Stapels. Die Handelskammer suchte auf das Drängen von 24 Speditionsfirmen die Kölner Dampfschiffahrtsgesellschaft zu veranlassen, die Frachten für die Materialien nach dem Bergischen und für bergische Waren herabzusetzen, da sie jetzt alle nach dem differentiell begünstigten Düsseldorf, selbst vom Oberrhein her, gingen; sie erbot sich, dafür regelmäßige Eilfuhren nach Elberfeld und Solingen einzurichten. Die Direktion lehnte ab; denn die Tatsache, daß der Landweg von Düsseldorf sowohl nach Krefeld und Gladbach wie nach Elberfeld näher als von Köln sei, könne man nicht aus der Welt schaffen. Im übrigen sah sie es als keinen Vorteil an, daß der Düsseldorfer Gesellschaft so viele Waren zuströmten und meinte: sie werde bald am Ende ihrer Leistungsfähigkeit angekommen sein. Allein nach kurzer Zeit sahen sich die alten Gesellschaften

---

[1] Eckert S. 271. Die Kölner Gesellschaft versuchte es frühzeitig mit deutschen Maschinen. Die Düsseldorfer Gesellschaft, der ein Versuch mit einem deutschen Schiff mißlang, ging erst 1883 zu deutschen Werften über. Bis dahin waren ihre Schiffe alle erst in Kinderdyk, dann auch in London gebaut, die Maschinen englisch, auch später noch schweizerisch.

[2] Elberfeld hatte 3, Düsseldorf 2, Coblenz 1, Wiesbaden 1, Mainz 5 Mitglieder zu ernennen. Jubiläums-Denkschrift der D.-S.-G. für M. u. N. Rhein 1886.

genötigt, auf die Betriebsweise der neuen einzugehen. Zunächst kam die niederländische Gesellschaft bei der Regierung darum ein, ihre Fahrten auch auf den Mittelrhein ausdehnen zu dürfen. Im Schiffahrtsvertrag mit Holland war auch eine Regelung der Dampfer-Konzessionen in Aussicht gestellt worden, aber nach wie vor wurde bisher kein preußischer Personendampfer auf dem holländischen Rhein zugelassen. Nochmals im Jahre 1841 wurde dieser engherzige Grundsatz durch ein verschärftes Gesetz aufrecht erhalten. Vergebens bewarb sich die Kölner Gesellschaft wiederholt um die Zulassung; dagegen durften die Düsseldorfer bis Rotterdam fahren, wo sie an die Boote der General Steam Navigation Comp. in London Anschluß hatten, denn ihre sämtlichen Schiffe waren auf holländischen Werften gebaut und hatten dort die Konzession erlangt. Preußen aber hatte keine Gegenmittel zur Hand, weil es ja von Anfang an den Niederrhein der holländischen Dampfschiffahrt überlassen hatte. So fuhr jetzt auch eine kleinere holländische Unternehmung wöchentlich von Kampen bis Köln. Nun fügte sich auch die Kölner Gesellschaft im Jahre 1840 der unabweislichen Notwendigkeit. Eine allgemeine Konkurrenz begann auf dem deutschen Rheine, die nicht immer erfreuliche Erscheinungen zeitigte; um sich das Publikum abzuspannen, hielt man selbst die festgesetzten Fahrpläne nicht inne. Die Preise fielen, das Publikum nahm lebhaft Partei. Die Dividenden standen deshalb gerade in der Zeit, als eine Konkurrenz der Eisenbahn noch nicht vorhanden war, sehr niedrig. Die der Düsseldorfer Gesellschaft erhoben sich im Durchschnitt des ersten Jahrzehnts des Betriebes nicht über 2 %, wozu allerdings auch mehrere Unglücksfälle beitrugen. Erst als die Bahnen den Personenverkehr zwar mächtig entwickelten, aber auch zum größten Teil an sich zogen und die Dampferbeförderung einige Jahre entschieden zurückging, entschlossen sich die beiden hadernden Gesellschaften zur Vereinbarung. Sie schlossen ein Kartell, wodurch sie, was Besitz und Betrieb der Schiffe anlangt, ihre Selbständigkeit bewahrten, ihre Fahrten und Preise gemeinschaftlich regelten, ihre Agenturen verschmolzen und nach der Anzahl und Leistungsfähigkeit der Schiffe ihre Einnahmen verteilten. Die Kölner Gesellschaft besaß ursprünglich ein größeres Kapital, seitdem hat sich das Verhältnis fast gleich gestellt. Die Voraussetzung für den Bestand des Kartells ist immer gewesen, daß stets die Vermehrung der Schiffe, den Ansprüchen des Verkehrs gemäß, in gleicher Weise erfolge. So gut wie unverändert hat sich jetzt seit einem halben Jahrhundert nicht nur das Kartell, sondern auch die innere Verfassung der Gesellschaften erhalten, so große Änderungen auch die Verkehrsverhältnisse erlitten haben. Außer der großen Bedeutung der Frachtfahrt kommen heute als ein wichtiger Teil des Betriebes die Extrafahrten der vereins- und vergnügungslustigen Rhein-

länder in Frage. Nur nebenher sind bis auf den heutigen Tag die Niederländer, deren Schiffe niemals den sich fortwährend steigernden Ansprüchen des Rheinpublikums an Eleganz entsprachen, an der Personenfahrt beteiligt. Dagegen haben sich schon seit 1842 in wechselndem Bestande, aber immer in beträchtlicher Anzahl, kleine Dampfschiffsgesellschaften aufgetan, die den Lokalverkehr besorgen[1]; die Konkurrenz, welche die großen Gesellschaften unter sich ausgeschlossen, waltet bei ihnen oft in beträchtlichem Maße, wie zwischen Mülheim und Köln. So hat sich in der Personendampfschiffahrt einigermaßen jene Scheidung zwischen Großschiffahrt und Intermediärfahrt wieder hergestellt, die einst der Oktroivertrag über die gesamte Schiffahrt verhängt hatte.

Nicht auf diesem Gebiete der reinen Dampfschiffahrt konnte der Kampf der Verkehrsmittel ausgefochten werden; die Hauptsache blieb, wie der rheinische Handelsstand es von Anfang an erkannt hatte, die Beschaffung eines geeigneten Motors für den Güterverkehr: die Dampfschleppfahrt. Auch diese Frage wurde jetzt, ein Jahrzehnt nach Vereinbarung der Rheinschiffahrtsakte gelöst. In dieser hatten die Niederländer als Entgelt für die Bewilligung des Oktroi die Herstellung eines Leinpfades bis Rotterdam versprechen müssen. Es war zum erstenmal ein unbedachtes Versprechen dieser klugen Diplomatie, mit dem sie den Nachbarn eine Waffe gegen sich in die Hand gab. Denn bald stellte sich heraus, daß am Waal die Anlage so gut wie unmöglich war. Man mußte sich nach lebhaftem Drängen der preußischen Regierung endlich 1835 entschließen, statt dessen Schlepper einzustellen. Die Kölner Handelskammer berechnete, daß 3 Schlepper genügen würden, da im Durchschnitt wöchentlich 5 Kähne von Rotterdam abgingen. Jenes große Schiff, das die niederländische Gesellschaft, eigens um den Wünschen der Kölner nach einer Schleppfahrt zu ensprechen, hatte bauen lassen, der Herkules, wurde zur Probe verwendet. Der übliche Alarmruf der Halfner, daß ihre 250 Pferde unnütz würden, und daß man sie nicht mehr finden würde, wenn man sie einst wieder brauchte, fehlte auch diesmal nicht, fand aber weiter keine Beachtung. Die niederländische Regierung pachtete von der Maatschaapij einige Schiffe und eröffnete ein Abonnement für das Schleppen mit Ermäßigung von 35 %, für abonnierte Rangfahrten von 50 %. Sie mußte dabei zusetzen, denn noch rechnete man, daß die Kosten des Dampfschleppens etwa das Anderthalbfache des Pferdezuges ausmachten[2]. Auch für das Schleppen von der Landesgrenze bis Köln, das überwiegend

---

[1] Näheres Eckert S. 282.

[2] So die amtlichen Erhebungen des Rheinschiffahrts-Kommissars Rennen 1838. Die Kölner H.-K. wollte umgekehrt bereits einen Vorteil herausrechnen.

ihren Schiffern zu Gute kam, gab die niederländische Regierung der Gesellschaft eine Subvention von 50000 fl.

Aber keineswegs fand die neue Einrichtung den Beifall der Kaufleute. Die Klagen über die Zustände des Fahrwassers in Holland hörten nicht auf[1]: Während jetzt die übrigen Uferstaaten den Strom verbesserten und die Schiffe überall so tief gehen konnten, wie der Kölner Pegel anzeige, tue Holland nichts für seine Strecke; der Waal verwildere wie früher der Leck und der Rhein; überall sehe man Sandbänke und nirgends Uferbauten; den Holländern sei es ganz recht, wenn die Schiffe bei Thil lichtern müßten; das gebe eine Frachterhöhung von 10 % und das Städtchen habe außerdem davon seinen Vorteil. Und wieder schalt die Kölner Handelskammer: Wie noch stets bisher vernachlässige Holland aus Gründen der Handelspolitik die Rheinschiffahrt und begünstige durch Prämien die Seeschiffahrt.

Man wird bei der alten Gegnerschaft, die jetzt vor der Eröffnung der rheinischen Bahn nochmals sich aufs schärfste äußerte, nicht jede Klage für vollwichtig halten, aber das Verhalten der niederländischen Regierung zeigte, wie mißmutig sie der übernommenen Verpflichtung nachkam. Den Rheinseeschiffen verweigerte sie, wie wir schon sahen, unbedingt das Schleppen; dann erklärte sie überhaupt nur noch Boote und nicht mehr Segler schleppen zu wollen, vor allem behandelte sie allen Gegenvorstellungen ungeachtet die Einheimischen günstiger als die Fremden. Der preußische Kommissar Rennen meinte: Unter solchen Umständen sei der Schleppdienst mehr von Schaden als von Nutzen. Man war sich allgemein klar darüber, daß nur eine eigene preußische Schleppfahrt helfen könne. Noch aber zweifelte man an der Möglichkeit einer Rentabilität, die Schiffer bevorzugten noch überall, wo es möglich war, den Leinenzug; — hatte doch soeben der Kölnische Schiffahrtsverein seinen Mitgliedern verboten, sich schleppen zu lassen, sobald 13' Wasserstand seien und hatte doch deshalb die niederländische Gesellschaft ihre größten Schlepper vom Rheine zurückgezogen. Ohne Zuschuß schien ein solches Unternehmen nicht gedeihen zu können. Diesen Standpunkt nahm auch die Staatsregierung an, Beuth als Dezernent entschied[2], daß die Schleppfahrt nicht als Privatunternehmung anzusehen, sondern unter Leitung der Nationalindustrie stehe; nur wollte die Regierung nicht allein die Kosten der Subventionen tragen sondern auch die Stadt Köln zuziehen und auch nur auf der preußischen Strecke den Schleppdienst einrichten, während die Kölner Handelskammer erklärte, nur dann Aktionäre zusammenbringen zu können,

[1] Eingabe des Kölner Schiffahrtvereins an die Staatsregierung 1839.

[2] Reskript 27. Juni 1839.

wenn der Betrieb auch auf die Niederlande ausgedehnt werde[1]. Man rechnete hier doch schon eine Rentabilität selbst für eine nur stadtkölnische Unternehmung heraus, für die es genügen würde, wenn alle 3 Tage ein kräftiges Boot aus den Niederlanden abgehe. Zur Bewältigung des gesamten Bergverkehrs von Holland nach Deutschland in der Höhe von 2550000 Zentner bei etwa 256 Schiffahrtstagen rechnete man 8 Dampfer à 125 Pferdekräfte und 4 Ersatzdampfer.

Da war es die Initiative Ludolf Camphausens, die diese Angelegenheit aus dem Stadium der Vorberatungen heraushob, wie zuvor die Sache der Eisenbahn. Diesmal behielt er sie auch bis zur Durchführung in seiner Hand. Er hatte den richtigen Ausgangspunkt erfaßt, die Notwendigkeit, das Schleppen und die Verfrachtung in einem Großbetrieb miteinander zu vereinigen. So schrieb er selber[2]: „Seit 6 Jahren war die Angelegenheit hier fruchtlos und bis zum Überdruß besprochen; bei mir hatte sich längst die Überzeugung festgestellt, daß sie ohne Verluste nur ausführbar sei, wenn der Unternehmer anstatt Schiffe für Lohn Waren für Fracht schleppe." Er war selber erstaunt, wie rasch dieser Gedanke zündete, wie das Geld der rasch gebildeten Aktiengesellschaft zuflog und man nach wenigen Wochen die ersten Schiffe bestellen konnte. Was die Rheinseefahrt nicht erreicht hatte,

[1] Es ist für die Geschichte der Dampfschiffahrt nicht ohne Interesse, sich die Berechnungen zu vergegenwärtigen, die den letzten und bedeutsamsten der technischen Umwandlungen zuvorgingen. Die rheinisch-preußische Gesellschaft rechnete ihre Selbstkosten zu 18 Taler die Stunde. Sie meinte, daß man auf den schwierigen Strecken immer nur je ein Schiff werde schleppen können. Von Oberwesel bis Aßmannshausen (10 Stunden) werde ein Schiff von 3500 Ztr. (!) 172 ½ Taler kommen. Genauer waren die Berechnungen, die auf Grund der Erfahrungen auf dem Waal angestellt wurden. Ein Schlepper für ein einzelnes Schiff von 1000 Last müßte 80—100 Pferdekraft haben, höchstens 4′ tief gehen, 16—18′ Breite, 80—100′ Länge haben, in der Stunde würde er in stillem Wasser 2 geogr. Meilen machen, bei stärkster Strömung ¾ Meilen, im Durchschnitt 1 Meile Geschwindigkeit haben. Die Kosten würden sich stellen: Maschine 60000 fl. holl., Schiff 15000 fl., Transport der Maschine 5000 fl., Ketten ꝛc. 5000 fl., Summa 85000 resp. 100000 fl. Zinsen und Reparaturen stellen sich auf 10000 fl., Lohn des Maschinenmeisters 1200, 2 Schmiede 1000, 2 Heizer 1000, der Kapitän 1000, die Equipage 1000 fl., Summa 15000 fl. Dazu die Kohlen, der Zentner zu ½ fl., bei 12stündiger Fahrt auf dem Waal rechnet man 60 Ztr. Man rechnet, daß von Holland nach Köln jährlich 150 Schiffe durchschnittlich à 80 Last in Köln ankommen, der Kohlenverbrauch für Berg- und Talfahrt (= ⅓ Bergfahrt) würde 6000 fl. sein. Bei einem Schlepplohn von 3 fl. pro Last wären die Gesamterträge also 36000 fl., die Kosten 21000 fl. (sc. nur auf dem Waal).

[2] Caspary, L. Camphausen S. 57.

wollte Camphausen jetzt durch die Schleppfahrt erreichen: die unmittelbare Verbindung wenigstens mit dem Meere und dadurch mit dem auswärtigen Handel. Die Gesellschaft versprach, Ladung nach fremden Häfen zu suchen, wenn sie nach dem Rhein mangeln sollte. Jeder Gedanke, künstlich den Umschlag in Köln zu befördern, wie er für die Stiftung der Dampfschiffahrt 13 Jahre früher den Hebel gegeben, wurde jetzt weit abgelehnt. Sie werde jeder erreichbaren Stadt des Rheines ihre Dienste unmittelbar anbieten und dem zurückgewichenen System gezwungener Vermittlung die Rückkehr ernst abwehren, hieß es in dem Programm der Gesellschaft. Nicht Köln als Stapelplatz, sondern als modernem Handels- und Industrieplatz, der zumal am erleichterten Bezug seiner Hauptartikel, Zucker und Häute, das größte Interesse hatte, sollte die Unternehmung dienen.

Kaum aber sah die niederländische Regierung, daß es mit dieser Schleppfahrt-Gesellschaft Ernst wurde, als sie nochmals mit der Handhabe der Gesetzgebung die Emanzipation des deutschen Schiffsverkehrs zu hindern versuchte. Sofort erließ sie ein Edikt[1], wodurch die Konzessionspflicht von den Personendampfern auf alle Dampfschiffe, einschließlich der Schlepper ausgedehnt wurde, „um eine übertriebene Konkurrenz oder die Gefährdung der allgemeinen Sicherheit durch einen zu weitgehenden Wetteifer zwischen verschiedenen Unternehmern zu verhindern.“ Die Konzession sollte widerruflich sein, wenn es der allgemeine Vorteil erforderte. Da man zugleich in Holland, um mit Köln gleichen Schritt zu halten, die Gründung einer eigenen Schleppfahrt betrieb, so war die Absicht sehr durchsichtig, „die Unternehmungen der deutschen rheinischen Städte unbedingt zu beherrschen, sie zu dulden, insofern und solange sie dem Interesse des niederländischen Handels dienen, sie zu hemmen, sobald sie diesem nicht entsprechen,“ wie es die Kölner Handelskammer aussprach. Es war für diese nicht schwer, nachzuweisen, daß die Verordnung der Rheinschiffahrtsakte widerspreche und nur auf einer absichtlichen Vermischung der Personenfahrt mit der Schleppfahrt beruhe. Die Fürsorge für die Sicherheit schien ihr ein lächerlicher Vorwand; wenn sich der Verkehr auch ums zwanzigfache hebe, würde deshalb noch keine Einschränkung der Konkurrenz nötig sein.

Die Vorstellungen der preußischen Regierung waren so dringlich, daß schon im Sommer 1842 die Niederlande die Verordnung für unanwendbar auf die Schleppfahrt erklärten und ihr nur noch Rangfahrten mit bestimmten Abfahrtszeiten unterstellen wollten[2]. Nur durch strenge Anwendung

---

[1] Am 31. Juli 1841. Dazu Gegenvorstellungen der H.-K. Köln und Verhandlungen der Regierungen.

[2] Laut R.-S.-A. Art. 52. Auch das bestritt Preußen und wandte sich an die Z.-K.

des kostspieligen Lotsenzwanges bereiteten sie noch einige Schwierigkeiten. Im übrigen vollzogen nun die Niederländer den lange hinausgeschobenen Schritt, der jetzt um so unabweisbarer war, da die Eröffnung der Schleppfahrt mit der der rheinischen Eisenbahn fast zusammenfiel: Als jede Aussicht auf das Festhalten des tatsächlichen Monopols geschwunden war, warfen sie sich mit der gleichen Zähigkeit auf das dankbare Feld der Konkurrenz. Gleichlaufend mit der Kölner Gesellschaft arbeitete jetzt die Rotterdamer[1], sie konnte schon kurz vor Jahresschluß 1841 (27. Dezember 1841) das erste Boot mit 4880 Zentner von Rotterdam bis Köln in 38 Stunden schleppen. Im nächsten Frühjahr nahmen beide Gesellschaften den regelmäßigen Betrieb auf; es schleppten die Rotterdamer 160154 Zentner, die Kölner 141000 Zentner. Alsdann überflügelte sofort das Kölner Unternehmen das niederländische bei weitem. Schon 1843 schleppte es 664774 Zentner gegen 149448 der Rotterdamer[2].

Selten hat ein überlegenes Betriebsmittel so mit einem Schlage die ganze Betriebsweise umgewandelt, wie es hier geschah. Wir müssen schon zu Erscheinungen der gegenwärtigen Großindustrie, wo der verbesserte Prozeß den veralteten oft im Augenblick verdrängt, zum Vergleiche greifen. Noch im Jahre 1840 hatte zwar der Bericht der Zentralkommission das Lob der Rangfahrten gesungen: In allen Haupthäfen werde von Vereinen der Schiffseigentümer zu festen Abfahrts- und Ankunftstagen bei billig fixierten Frachtpreisen und ohne Beschränkung der freien Konkurrenz die Segelschiffahrt betrieben, während die Schleppfahrt auf dem holländischen Rhein Zuschüsse brauche; eben war auch noch eine neue Beurt Straßburg—Köln eingelegt. In den Kreisen der Kaufleute aber wurden sie mit der alten Abneigung betrachtet. Kam jetzt auch der Segelschiffer mindestens auf 4 Frachten im Jahre, wobei er sich kaum halten konnte, so ging der Verkehr für die jetzigen Ansprüche des Handels doch viel zu langsam; die Beurt brauchte von Rotterdam bis Köln wieder 10—20, von Amsterdam 14—30 Tage. Die Frachten schwankten oft, namentlich weil die Pferdehalfner oder Leinen-

[1] Davon aber, daß Holland auch für diesen großen Verkehrsfortschritt Deutschlands Vorbild gewesen sei, wie Eckert meint, kann nach dem Vorhergehenden nicht die Rede sein.

[2] Für die Geschichte der Schleppfahrt kommt außer den Berichten der Zentralkommission und den laufenden Akten der H.-K. Köln und der Regierung — unter denen besonders die Berichte des preußischen Kommissars Rennen hervorzuheben sind — die im Jahre 1848 von den gesamten Schleppfahrtgesellschaften zu ihrer Verteidigung herausgegebene Denkschrift „Das wahre Verhältnis der Dampfschleppschiffahrt und der Segelschiffahrt“ in Betracht.

reuter bei etwas stärkerem Andrang 30—35 % aufschlugen. Die niederländische Dampfschiffahrt-Gesellschaft nahm bei Hochwasser sogar Zuschläge bis zu 150 %. Sie standen im ganzen nach der Ansicht der Kaufleute trotz jener Ermäßigung nach 1832 viel zu hoch. Seit der Gründung des Zollvereins und der machtvollen Entwicklung der Industrie, die er im Gefolge gehabt hatte, war eine Konkurrenz im Handel entbrannt, wie man sie bisher nicht gekannt hatte. Wenige Jahre später schrieben die Schleppschiffahrtgesellschaften zur Verteidigung ihrer Position: „In den jetzigen Handels- und Zeitverhältnissen, wo alles nach Fortschritt strebt und die überall aufgetauchte Konkurrenz das geringste Mißverhältnis zu ihrem Vorteil ausbeutet, ist Stillstand nicht allein Verlust, sondern gleichbedeutend mit Tod und Verderben."

Ein jeder mußte sich also sagen, daß der ganze Bestand der gegenwärtigen Schiffahrt nur ein prekärer sei, daß der Wasserverkehr überhaupt, wenn er nicht zu einer unbedeutenden Lokalfahrt herabsinken sollte, gebieterisch das neue leistungsfähige Transportmittel verlangte. Zwar waren die alten plumpen Kastenschiffe der Holländer verschwunden, das Eindringen der Schiffer von den Nebenflüssen hatte leichtere, flottere Formen, die sich etwas besser zum Schleppen eigneten, gebracht; dafür waren auch die Schiffsgrößen und die Ladefähigkeit im ganzen kleiner geworden als vor 1831, obwohl jetzt die holländische Sitte, daß auf dem Boot eine Familienwohnung eingerichtet war, allgemeiner geworden war[1]. Auf Masten und Segel wollte der Schiffer, der noch ungehemmt durch Brücken den Rhein befuhr, nicht Verzicht leisten, das Schleppen hatte ihm bisher doch nur als Ergänzung des Segelns gegolten. Nicht sowohl in verbesserter Form der Schleppdampfer als vielmehr in der Einführung der eisernen Schleppkähne lag der Fortschritt. Camphausen hatte sie in Lüttich bei Cockerill bauen lassen. Es konnte in ihnen sofort ein Drittel mehr mit der gleichen Kraft bewegt werden. Auch den Regierungen empfahl man sich durch die Erwägung, daß die Kähne als Pontons benützt werden könnten, und daß man mit dieser fliegenden Schiffsbrücke an jeder Stelle des Rheines sofort große Heeresmassen übersetzen könne.

Camphausen war davon ausgegangen, Motor und Fahrzeug in einem Betriebe zusammenzufassen; erst dadurch war die für den großkapitalistischen Betrieb nötige Arbeitskombination vollzogen. Weiter aber ging man in dieser nicht. Während die drei Dampfschiffahrtsgesellschaften, die an allen

[1] Hermann lobt diese Umgestaltung außerordentlich: Mit den Frauen sei Ordnung, Sauberkeit, ein viel höherer Grad von Solidität auf die Schiffe gekommen.

kleinen Plätzen ihre Agenten hatten, selber durch diese die Spedition betrieben, hielten sich die Schleppgesellschaften hiervon zurück; nur in den Seehäfen und zum Einladen hatten sie Agenten. Es war beabsichtigte Rücksicht auf die Kaufleute, denn auch diese Unternehmungen traten zuerst als gemeinnützige, die bisherigen Interessentengruppen fördernde, auf; ihre Urheber selber waren davon überzeugt, daß sie damit nur eine Art von Auftrag des Handelsstandes überhaupt oder ihres Platzes ausübten, und erst nach und nach mit der wachsenden Konkurrenz trat der Gesichtspunkt des höchsten geschäftlichen Reinertrages hervor. Sofort setzte Camphausen in der Kölner Schleppfahrt die Frachten erheblich herunter. Tabak und Baumwolle von Rotterdam nach Köln zahlten statt 1 Fr. 10 Cts. jetzt nur 80 Cts. Zucker statt 80 nur noch 53 Cts. Häute, jetzt ein Hauptartikel des Kölner Handels, 65 Cts. Man glaubte wieder einmal zur Lösung des Rätsels zu gelangen und der Preisschwankungen ledig zu werden. Noch 1848 rühmten sich die Gesellschaften: Sie hätten bisher jeder Versuchung bei Andrang von Gütern die Preise zu erhöhen, widerstanden. Selbstverständlich verging dieser Traum, als die verschärfte Konkurrenz der Gesellschaften untereinander die Preise drückte und man nun selbstredend auch jede günstige Konjunktur auszunützen trachtete.

Bei den Dampfschleppgesellschaften war zum Unterschied von den früheren Dampfschiffahrtsgesellschaften, die sich erst allmählich zur Konkurrenz entschlossen hatten, eine solche von Anfang an vorhanden. Mainz und Mannheim mußten, wenn sie nicht wieder von Köln abhängig werden wollten, sogleich in dieselbe Bahn einlenken[1]. In Mainz bildete sich eine Gesellschaft mit einem Aktienkapital von 200 000 fl. besonders um die Schleppfahrt auf dem Oberrhein, entweder durch zweckmäßige Übereinkunft mit den den Rhein befahrenden Schiffern oder durch Anschaffung eigener Güterschiffe in Gang zu bringen. Hier nahm man die Überführung der alten Beurten in die neuen Fahrten gleich anfangs in Aussicht. Man wollte ihnen wenigstens die Euthanasie gewähren. Die nach Straßburg fahrenden Schiffer erhielten für das Herleihen ihres Schiffes, das sie in Stand halten mußten, 1000 Fr. und für ihre Person als Schiffsführer 1200 Fr. Lohn; der preußische Kommissar bemerkte mit Recht: sie seien doch nur noch Angestellte der Gesellschaft; aber die Schiffer scheinen bald von diesem Abkommen zurückgetreten zu sein, und um den Wettbewerb Mannheims zu ertragen, bauten jetzt auch die Mainzer eiserne Schleppkähne.

---

[1] Eckert 256. Dazu die Denkschrift Rennens für die preuß. Regierung vom 31. März 1843.

Diese traten binnen kurzem an Stelle der Beurt nach Leopoldshafen, wohl auch der Ludwigshafener. Mächtiger entwickelte sich sofort das Mannheimer Unternehmen, das im Laufe der Zeit die größte Binnenreederei Europas geworden ist, aber auch weit mehr als andere die fast ausschließliche Beziehung zu seinem Platz beibehalten hat. Ludwigshafen hatte sofort 1843 eine „bayrische Dampfschleppschiffahrtgesellschaft" für den unmittelbaren Verkehr mit den holländischen Häfen gegründet; Mannheim mußte gleichen Schritt halten. Hier wußte der Handelsstand die bisherigen Beurtschiffer selber für das Unternehmen zu interessieren; jeder Schiffer legte 4000 fl. für die Anschaffung eines Remorqueurs ein und in den nächsten Jahren folgte auch, wovor sie sich anfangs gesträubt, aus ihrem eigenen Verdienste die Anschaffung eiserner Kähne, ohne daß diese jedoch einstweilen in den Besitz der Gesellschaft übergingen[1]. In dem einen Jahre von 1844 auf 1845 steigerte sich Mannheims Bergverkehr über die holländische Grenze von 135 448 Ztr. auf 435 029 Ztr.

Man bezeichnete damals wie noch 1848 dieses Vorgehen als eine löbliche Ausnahme, und man glaubte, daß auf solche Weise der Gegensatz der Arbeit und des Kapitals — ein Schlachtruf, der jetzt zum erstenmal erhoben wurde — gelöst sei. Aber dieses unzweifelhaft kluge und billige Vorgehen bedeutete doch nur eine geschickte Überleitung in die neue Produktionsweise, an der man die bisherigen vereinzelten, wenn auch genossenschaftlich regulierten Kleinbetriebe interessierte. Wenn sich nun an den anderen Rheinplätzen der Übergang nicht in so friedlicher Weise vollzog, so lag es nicht am Entgegenkommen der neuen Großunternehmungen. Im Gegenteil suchten sie wie den Kaufleuten so auch den Schiffern gegenüber jede nur mögliche Rücksicht zu wahren. Aber die früheren vorbereitenden Kämpfe zwischen Klein- und Großbetrieb waren milde verlaufen im Vergleich zu dieser Entscheidungsschlacht, die den immer üblichen Ausgang hatte, nachdem sie die immer üblichen Phasen durchlaufen hat. Bis unmittelbar vor der Eröffnung der Fahrten der Kölner Gesellschaft erwarteten die Schiffer nichts anderes als ein völliges Verbot des Schleppens von Kähnen, die für eigene Rechnung der Gesellschaft befrachtet seien. Zum erstenmal machten sich hier innerhalb der liberalen Parteien im Rheinland Gegensätze geltend. Das anerkannte Haupt der rheinischen Liberalen, Camphausen, stand an der Spitze der neuen Gesellschaft; aber nicht ohne politischen Argwohn berichtete der preußische Kommissar Rennen: „In jener törichten Hoffnung seien die Schiffer bestärkt worden von Leuten, die sonst überall

[1] Borgius S. 110, dazu Rennen a. a. O.

den Fortschritt verkünden, aber sich nicht bedenken, ihm entgegen zu reden, wo sie hoffen, ihren Vorteil zu finden". Camphausen hatte den Schiffern ausdrücklich unter günstigen Bedingungen den Beitritt offen gehalten, sie aber — so schrieb der zum Bericht aufgeforderte Staatskommissar selber — „haben wie früher beim Beginn der Dampfschiffahrt so auch jetzt die angebotene Beteiligung ausgeschlagen und ihr ganzes Heil in Unterdrückungsmaßregeln von seiten der Regierung gesucht, ohne daß sie selbst auf die Einführung zeitgemäßer Verbesserungen bedacht gewesen wären und ohne daß sie auch nur einigermaßen die Einigkeit unter sich erhalten hätten." Der Kommissar erkannte sehr richtig: „Auch jetzt werden alle Vorschläge der Regierungen doch kein Entgegenkommen finden", aber er entzog sich nicht der Pflicht, solche zu machen.

Bei der Regierung walteten verschiedene Gefühle. Besonders groß waren ihre Sympathien für die Schiffer nicht, denn es waren doch fast alles Niederländer, wie denn z. B. in Köln jetzt kein einziger Schiffer mehr wohnte; eine preußische Schleppfahrt vergrößere die preußische Schiffsmacht und gebe endlich Sicherheit vor der Willkür der Holländer und die Aussicht, daß endlich die preußische Schiffahrt die Mündungen des Rheines überschreiten werde. Andererseits zweifelten unter dem Eindruck des plötzlichen Umschwunges des ersten Jahres auch die Behörden nicht, daß binnen wenigen Jahren der Segelschiffahrt und dem Kleinbetriebe überhaupt „der Garaus gemacht sei", wenn der Staat nicht helfe[1]. Über den bisherigen Stand des Gewerbes erklärte zwar der Staatskommissar, trotz sorgfältiger Umfrage gar keine zuverlässigen Angaben erhalten zu können: „Alle Schiffer haben nach ihren Worten fortwährend zugebüßt, wenn von Festsetzung der Frachten, es gibt kein einträglicheres Gewerbe, wenn von neuen Einrichtungen die Rede ist." Doch meinte er, daß der Schiffer im günstigsten Falle auf 2000 Taler Rohertrag komme. Selber Schlepper anzuschaffen wie in Mannheim seien sie weder geneigt noch befähigt. Helfen könne vielleicht die Einrichtung zweier staatlicher Schleppfahrten für Segelschiffe bis St. Goar und bis Straßburg, deren Verluste die sämtlichen Uferstaaten aus den Oktroierträgen decken möchten, auch eine Abteilung der Schifferschaft, entsprechend der früheren in Groß- und Kleinschiffer sei vielleicht angezeigt, oder auch eine Verpflichtung der Dampfschlepper, stilliegende Segler wenigstens ein Stück weit zu schleppen, bis sie wieder die Segel beisetzen könnten.

Gegen diese Vorschläge erklärte sich die Handelskammer Köln als

[1] Anfrage des Oberpräsidenten v. Schaper, April 1843 an die H.-K.

gegen Eingriffe in die Gewerbefreiheit; sie faßte ihre Beschlüsse unter dem Einflusse Camphausens, der wiederum zeigte, daß er sich auch als beteiligter Geschäftsmann stets über den Standpunkt des eigenen Nutzens zu erheben vermochte. Zunächst betonte sie, daß der Zweck einer Staatsunterstützung nie sein dürfe, einem erkannten Fortschritt gegenüber die Mängel des Bestehenden durch Aufwendung öffentlicher Mittel aufrecht zu erhalten, so wie der Staat nicht etwa Prämien bezahlen dürfe, damit neben einer Eisenbahn die Landstraße befahren und das darauf verwendete Kapital im Wert erhalten werde. Ebenso bedenklich sei es, Unterstützungen aus Mitleid zu gewähren, da bei der Unzahl der Fälle hier kein Einhalt sei. Dagegen sei es berechtigt, die Konkurrenz der Kleinen zu stützen, insofern der Konzentrierung der Schiffahrt in wenige Hände und der Ausübung des Gewerbes durch abhängige, besoldete Schiffsführer die durch selbständige Schiffer vorgezogen werde. Die Handelskammer versagte sich allerdings nicht den Seitenhieb, daß mit der richtigen Absicht der Regierung, eine möglichst große Zahl unabhängiger Staatsbürger und Eigentümer zu erhalten, ihre Abneigung gegen die Freiteilbarkeit des Bodens in strengem Widerspruch stehe. Die Mittel, die sie vorschlug, gingen sehr weit: Rückerstattung des Schlepplohns an alle Segelschiffer bis zum Umbau ihrer Fahrzeuge, was 40 000 Taler im Jahre ausmachen werde, und Prämien für die, welche eiserne Kähne anschaffen würden, in der Höhe von 100 000 Talern im ganzen. Sie warnte mit Recht vor Prämien an Schiffervereine zur Anschaffung von Schleppern, weil damit doch nichts geändert sei; denn die Quelle der Gefahr für den Kleinbetrieb seien nicht die schleppenden, sondern die geschleppten Fahrzeuge. — Die ganze weitere Geschichte der Schiffahrt, die ja bis auf den heutigen Tag keineswegs so hoffnungslos für den Kleinbetrieb verlaufen ist, wie es damals den Anschein hatte, ist ein Beleg für die Richtigkeit dieser Ansicht. Wie hätte man sich aber in dieser Epoche ängstlicher Finanzverwaltung zu einer so großen Ausgabe entschlossen! Der Oberpräsident v. Schaper stellte zwar den Antrag, aus dem Oktroiertrag zeitweise eine staatliche Schleppfahrt einzurichten und auf ein Gleiches in den Niederlanden zu dringen, aber man kam in Berlin zu keinem Entschlusse. Erst im Jahre 1848 teilte man der Handelskammer überhaupt mit, daß dieser Antrag erfolgt sei, als eine freilich seltsame Rechtfertigung gegen den Vorwurf der Gleichgültigkeit einem Notstand gegenüber.

Die nächsten Jahre zeigten einen beinahe unaufhaltsamen Siegeslauf der kapitalistischen Großbetriebe. Die Kölner Gesellschaft war 1845 bereits auf 4 Schleppdampfer, 28 eiserne Kähne und 1 Seeschiff gekommen. Camp-

hausen hatte jetzt endlich, jedoch, wie wie sahen, nicht mit dauerndem Erfolg, die Rheinseefahrt in Gang gebracht; sie diente der Verbindung mit Stettin, wohin das Nebenprodukt der Kölner Zuckerraffinerien, der Sirup, transportiert wurde. Es wurden 1 289 780 Zentner in diesem Jahre verfrachtet. Sie war einstweilen die größte geblieben, aber die Berichte der Zentralkommission konnten doch mitteilen, daß Ludwigshafen durch seine Dampfschleppschiffahrt einen völligen Umschwung erhalten habe, daß sich in einem Jahre der Verkehr Mannheims um eine halbe Million Zentner gesteigert habe, und daß sich schon 1845 der Verkehr von Mainz, wo die Schleppgesellschaft endgültig mit den Segelschiffern gebrochen hatte, fast verdoppelt habe. Neue Gesellschaften bildeten sich 1845 in Frankfurt, 1846 in Düsseldorf und Ruhrort. Dagegen hatten die Berichte von Jahr zu Jahr den Rückgang der Beurten zu konstatieren. Schon 1844 hatten die niederländischen, die bisher immer die wichtigsten gewesen waren, ihr Ende erreicht. Die anderen nahmen nicht nur an dem Aufschwung des Verkehres keinen Anteil, sondern gingen positiv zurück. Am auffallendsten war vielleicht der Umschwung in der Kohlenschiffahrt. Der Ruhrkohlenbergbau sah sich eben damals jene Konjunktur entgehen, die ihm zum plötzlichen Aufschwung verholfen hatte. Seit der Verständigung zwischen Holland und Belgien suchte die belgische Kohle wieder ihren alten Markt auf, zugleich machte die englische nach der endgültigen Änderung der Handelspolitik rasch ihr Übergewicht geltend. Die Ruhrkohle mußte jetzt ihren Hauptabsatz zu Berg statt zu Tal suchen. Auch hier fand sie bald nach Eröffnung der Pfälzer Bahn die Konkurrenz der näheren Saarbrücker Kohle vor. Es war klar, daß Kohle, die auf den Leinenzug angewiesen war, überhaupt nicht mehr transportfähig sei. So gingen denn sofort die beiden Hauptfirmen, Haniel und Stinnes, zur Anschaffung eigner Schlepper und eiserner Kähne über, so daß hier zum Unterschied von den Gesellschaften Warenhandel und Reederei in einer Hand lagen. Wie stets nahmen sie auch Rückladung. Auch die neue Ruhrorter Gesellschaft diente dem Kohlentransport, sie bestand aus den übrigen Ruhrorter Kohlenhändlern und den mittleren Schiffern, sie besaß daher auch nur überwiegend Holzkähne. Eine Notwendigkeit war sie für jene geworden, um nicht ganz durch Haniel oder Stinnes beiseite gedrängt zu werden. Die 32 übrigen Kohlenschiffer sahen nur schimpfend und grollend zu, ohne an Vereinigung zu denken. Hier vor allem glaubte man, daß der so widerstandslos errungene Sieg des großkapitalistischen Betriebes ein endgültiger sei; aber gerade hier zeigt es sich in der Gegenwart, daß eine ziemlich regellose Konkurrenz zahlreicher Kleinbetriebe auch den Großbetrieben die Bedingungen stellt, daß er sie recht

eigentlich zur Verbindung der Kohlenförderung mit Handel und Schiffahrt genötigt hat, und daß jetzt die nötige Reform darin besteht, durch eine Schifferbörse jene größere Regelmäßigkeit in die Frachten zu bringen, wie sie die öffentliche Preisbildung stets mit sich bringt.

Unzweifelhaft waren die Dienste, die die kapitalistische Wirtschaftsweise der allgemeinen Volkswirtschaft leistet, damals die größten, und ebenso ist sie nur damals, als die drei Führer dieser großen Umgestaltung, Camphausen, Hansemann, Mevissen, die Brust voll politischer Ideale trugen und sich stolz als die Männer fühlten, die dem liberalen Staatsgedanken zum Siege verhelfen könnten, mit einer optimistischen Begeisterung verbunden gewesen. Und es war in der Tat ein großer nationaler Erfolg, daß die Schleppschiffahrt, die fast ganz in deutschen Händen lag, gemeinsam mit der rheinischen Bahn mit einem Schlage die Abhängigkeit des westlichen Deutschlands vom niederländischen Markte brach, eine Aufgabe, an der sich die Politiker mit Energie, aber doch nur mit mäßigem Erfolge, jetzt fast 30 Jahre abgemüht hatten. Es war nur ihr zuzuschreiben, wenn in einem Jahrzehnt der Gesamtverkehr der deutschen Rheinhäfen sich mehr als verdoppelte, von 24 284 463 Zentner auf 55 614 696 Zentner stieg[1]. Kölns Hafenverkehr allein hatte sich von 1837 auf 1847 von 296 922 t auf 595 486 t gesteigert. Die Männer an der Spitze der neuen Gesellschaften rühmten sich aber auch der sozialen Wohltaten, die von ihnen ausgingen: In den Notjahren 1846 und 1847 sei es nur durch ihre großen und billigen Getreidetransporte möglich gewesen, die Preise mäßig zu halten und einer allgemeinen Hungersnot auszuweichen.

Wie aber hätte es fehlen können, daß bei einer so plötzlichen Entfaltung der kapitalistischen Wirtschaftsweise das Publikum zwar die Vorteile als selbstverständlich hinnahm, die unvermeidlichen Härten, die ein solcher Übergang mit sich bringt, aber allein ins Auge faßte. In diesen selben Jahren entstand in Köln der neuzeitliche Sozialismus. Einträchtig wirkte zwar einstweilen Karl Marx, wenn nicht mit dem älteren Camphausen, so doch mit dem jüngeren Mevissen, der zwar nie für praktischen Radikalismus, aber stets für den Reiz philosophischer Konstruktion empfäng-

[1] So die Denkschrift der Dampfschleppschiffahrtgesellschaften. Die Berechnungen der Zentralkommission, deren Tabellen bei Eckert 332 f. zusammengestellt sind, summieren dagegen die bei den Zollämtern durchpassierenden Güter. Hier stellen sich die Unterschiede noch größer, 1836 17 933 056, 1846 42 232 594 Ztr. Hier wie dort erscheinen durchpassierende Güter mehrmals. Andrerseits ist dafür in den Tabellen der Zentralkommission der ganze preußische Binnenverkehr zwischen Coblenz und Emmerich, da er keine Zollstätte passierte, gar nicht enthalten.

lich war, in der Rheinischen Zeitung zusammen, in der Beobachtung dieser Verhältnisse bildete er sich zunächst jene Theorien, die er durch die Beobachtung der englischen Industrieentwicklung später verstärkte, und von denen er nicht mit Unrecht gerühmt hat, daß durch sie der Sozialismus aus dem Stadium der Utopie in das der Wissenschaft erhoben werde. Die kapitalistische Umgestaltung der Wirtschaft erschien ihm als Naturnotwendigkeit, aber zugleich als ein im tiefsten Grunde irrationelles, sich selber aufhebendes Zwischenstadium. Die Massen aber sahen in der „Expropriation" der Kleinbetriebe nur ein schreiendes Unrecht. Wie gering ist doch bei der Bewegung des Jahres 1848 selbst in diesen Gegenden, die doch eigentlich allein etwas vom Kapitalismus erfahren hatten, das sozialistische Element gewesen; dieser ganze Radikalismus war sozial rückschrittlich, zünftlerisch.

Das hat sich aufs deutlichste bei der Bekämpfung der Schleppschiffahrt gezeigt. Während Camphausen 1848 in Berlin mit unentwegtem Idealismus den preußischen Staat in der furchtbarsten Krisis, die ihn je betroffen, in die neue Zeit hinüberzuleiten suchte, drohte sein Werk am Rheine plötzlich zusammenzubrechen. Sofort beim Ausbruch der ersten Unruhen am Rhein im März wurden die Schlepper von den aufgeregten Volksmassen angehalten und zur Umkehr gezwungen[1]. Als sie dann wiederkehrten, fuhr man an einzelnen Stellen des Ufers sogar Kanonen gegen sie auf, die freilich keinen Schaden anrichteten. Nur indem sich die Schiffsmannschaft verbarrikadierte, konnten die Schlepper als improvisierte Kriegsschiffe noch ihre Fahrt unternehmen. Die Regierung hatte den Kopf verloren, dagegen ließ sich sofort der Fünfziger Ausschuß, der in Frankfurt tagte, die Gelegenheit nicht entgehen, volkstümliche Autorität auszuüben. Er sandte als Kommissare die drei eifrigsten Radikalen, Robert Blum, Dr. Lehne und Franz Raveaux, an den Rhein, „um durch dieselben seine Mitwirkung bei Herstellung und Erhaltung der Ruhe und Ordnung anzubieten". Zwei der Kommissare waren geborene Kölner. Sie überbrachten nach wenigen Tagen die Erklärung der Gesellschaften, daß sie gerne, auch mit Opfern, die Hand bieten würden, aber zugleich auch die Beschlüsse eines Komitees der rheinischen Segelschiffer, das sich in Köln am 18. April versammelt hatte. In diesen war von Ver-

[1] Die Ereignisse des Jahres 1848 sind bei Eckert nur unvollständig behandelt. Namentlich sind ihm sowohl die Coblenzer Verhandlungen im April wie die der Nationalversammlung entgangen. Ganz bequem macht es sich S. 111 Borgius, der, nachdem er einige Sätze aus den Forderungen der Schiffer mitgeteilt hat, nur bemerkt, „daß dieser Versuch erfolglos blieb, braucht wohl kaum erwähnt zu werden". Ja, wenn man nichts erwähnen will, was erfolglos blieb, kann man sich eine Geschichte des Jahres 1848 überhaupt schenken.

söhnlichkeit nichts zu bemerken. Die zukünftige Nationalversammlung wurde darin aufgefordert: „in dem Kampf des arbeitliebenden Mittelstandes gegen die Geldaristokraten des XIX. Jahrhunderts Partei zu ergreifen für die Arbeit gegen das Kapital, gegen die schiffahrttreibenden Handelsleute im Dienste des Mammons". Schon im Jahre 1842 war von Köln aus eine zünftlerische Mittelstandsbewegung gegen die Gewerbefreiheit ausgegangen, jetzt aber in dem wilden Jahre, wo jeder Unzufriedene glaubte, alle seine Wünsche erzwingen zu können, ging man weit über das Maß des früher Verlangten hinaus: Aufhebung und ewiges Verbot aller Aktiengesellschaften und sonstiger auf große Geldkapitalien basierter Schiffsunternehmungen, Verbot aller eisernen Kähne, Verbot des Gütertransportes auf Dampfern, Verstaatlichung aller Schleppdampfer, die aber in Zukunft überhaupt nur noch verwendet werden sollten, wenn die Leinpfade überschwemmt oder wirklich Mangel an Pferden vorhanden sei; Ausschluß ihrer Besitzer und überhaupt der Kaufleute als Pfuscher vom Schiffahrtsbetriebe, namentlich auch Verbot für alle Bergwerksgesellschaften, Kohlen und Erze selber zu verfrachten; Rückkehr zu einer Innung aller Schiffer mit Verschärfung eines von dieser selbst abzunehmenden Befähigungsnachweises; allgemeiner Lotsenzwang, kräftige Vertretung des Schifferstandes bei der Zentralkommission; endlich völlige Aufhebung aller Schiffahrtsabgaben. „Mit vielen Tausenden von Unterschriften bedeckt", wie die Kölnische Zeitung meldete, ging die Petition an das Frankfurter Parlament. — Die Bevölkerungsmassen nahmen Partei für die kleine Zahl der Schiffer.

In ihrer Gegenschrift haben die Dampfschiffahrtgesellschaften sich kühl und geringschätzig verhalten. „Es ist der alte Kampf der Ritterburgen gegen das Pulver, der Schreiber gegen die Buchdruckerei, der Handarbeiter gegen die Maschinen, der Lohnkutscher gegen die Eisenbahnen, aber die Weltordnung will weder Stillstand noch Rückschritt. Gegen die Verblendung, gegen die Beschränktheit, gegen die Anmaßung, die uns bedrohen, berufen wir uns auf das Recht der Freiheit, der Intelligenz, des Fortschritts, der steten Vervollkommnung." Sie erörterten die Geschichte der Entstehung und der Erfolge der Dampfschiffahrt, sie betonten besonders die Notwendigkeit, Verfrachtung und Schleppen zu verbinden an dem Beispiel der Kohlenschiffahrt, sie nagelten nochmals die Tatsache fest, daß jene klagenden Schiffer ebenso bei der Errichtung der Dampfschiffahrt wie bei der der Schleppfahrt die ihnen dargereichte Hand zurückgestoßen hatten, sie zeigten den Eigennutz in der Forderung der Innungsprüfungen, da doch gerade die jetzige staatliche Ordnung der Prüfung unparteiisch und gut sei, sie protestierten gegen die Bezeichnung ihrer Angestellten als Lohnknechte, da doch

bei ihnen jeder Schiffsführer 600 fl. Lohn und freie Wohnung, Licht und Heizung habe; wo bei 6 % Dividende 25—30 % des Rohertrages auf Arbeitslohn kämen, könne man doch von einem Druck des Kapitales auf die Arbeit nicht reden. Weniger gelang der Nachweis, daß die Not der Schiffer schon von der vermehrten Konkurrenz seit dem Erlaß der Rheinschiffahrtsakte herrühre; für die Zukunft, aber nicht die unmittelbare Gegenwart traf es zu, wenn sie etwas emphatisch erklärten: „Die Verteidiger des Alten prophezeiten immer den Untergang der Familien, wenn das Neue nicht untersagt und beschränkt werde. Das Neue blieb aufrecht, breitete sich aus und die Familien gingen nicht unter.“ Hierzu gab die gegenwärtige Betriebskonzentration keine Aussichten. Ihre Berechnungen des Kapitals und der Bemannung der Schleppfahrt einerseits, der Segelschiffahrt andererseits zeigten vielmehr klarer als alles übrige, zu welch vollständiger Herrschaft die neue Organisation auf dem Rheine gelangt war. Die Gesellschaften repräsentierten ein effektives Kapital von 4 066 000 Taler, wovon 1 350 000 Taler auf die 25 Schlepper, 1 102 000 Taler auf 102 eiserne Kähne, der Rest auf 400 Kohlenholzschiffe kam; die Bemannung betrug 2804 Mann. Dagegen kamen, wenn man von 500 niederländischen Schiffern, um deren Wohlergehen sich Deutschland nicht zu bekümmern brauchte, absah, von deutschen Rheinschiffern tatsächlich nur noch 61 mit 300 000 Zentner Laderaum, deren Schiffe nach Berechnung der Denkschrift etwa 150 150 Taler Wert darstellten, in Betracht. Denn die 700 Schiffer der Mosel, die 166 der Lahn, die 100 des Mains litten ja nicht unter der Konkurrenz der Schleppfahrt, sondern hätten im Gegenteil Vorteil davon. Die Rechnung ist freilich absichtlich niedrig; auch die Schiffer der Seitenflüsse hatten ja seit 1831 sich an der Rheinfahrt, wenigstens auf einzelnen Strecken beteiligt. Nur in einem Punkte harmonierten auch die Großunternehmungen mit der Petition der Schiffer: sie erklärten die Besteuerung des Kleingewerbes für ungerecht, und die Rheinzölle geradezu für verderblich für den einzelnen Schiffer, hatte er doch oft von Holland bis Mannheim 6000 Fr. an solchen vorzustrecken, was schon allein genugsamer Anlaß zur Verschuldung für die kleinen Unternehmer war.

Während so die Unternehmer ebenso wie die Schiffer die öffentliche Meinung zu bestimmen suchten, tagte in Koblenz am 27. und 28. April die vom Fünfziger Ausschuß einberufene gemischte Kommission. Ihre Beschlüsse sollten nur vorläufige sein, „bis die dazu berechtigte Volksvertretung Deutschlands eine gesetzliche Ordnung verfüge“. Die Gesellschaften mußten einstweilen die Segel vor dem Sturm streichen. Freilich nur einstweilen gaben sie zu: 1. daß ungeachtet bestehender Kontrakte

die Segelschiffer nicht mehr gezwungen sein sollten, sich der Schlepper zu ihrer Fortschaffung zu bedienen, was nur die Mannheimer und die Ruhrorter Gesellschaft betraf; 2. daß die Gesellschaften den Warentransport der Intermediär-Schiffahrt ganz den Segelschiffern überlassen und sich auf die direkte Schiffahrt aus den Häfen, in denen sie ihren Sitz hatten, nach den äußersten Bestimmungshäfen und vice versa beschränken wollten, — das war offenbar zu Gunsten der überwiegenden Masse der Kleinschiffer der Nebenflüsse verfügt, die doch nicht nach Rotterdam fahren konnten; 3. daß die Kohlenschlepper und Kohlenschiffe sich des Transports der Handelsgüter enthalten sollten. Man band sich nicht ausdrücklich aber versprach doch, die Zahl der Dampfer und Kähne nicht zu vermehren[1] — eine Zusage, die leicht zu geben war, denn bei der allgemeinen Stockung von Handel und Wandel war die Verkehrsmenge der Schleppfahrten außerordentlich, zum Teil auf weniger als die Hälfte, gesunken[2].

Als im Herbst die Zentralkommission zu ihrer üblichen Sitzung in Mainz zusammentrat, hatten sich die großen Gesellschaften doch schon wieder von ihrem ersten Schrecken erholt. Auf den Antrag des rheinischen Handelsstandes hatte sie sich diesmal durch Abgeordnete der Handelskammern und der Rheinschiffer ergänzt, um eine neue Rheinpolizeiordnung zu beraten und den Streit zwischen Dampfschiffahrt und Segelschiffahrt auszutragen. In den Sitzungen, die vom 25. bis 28. Septembar währten, machte die Änderung der polizeilichen Vorschriften nur wenig Schwierigkeiten. Das Ausweichen und Anlanden der Schiffe und das Ausfahren der Brückenjoche wurde besser als bisher geregelt. Stärker waren schon die Gegensätze in der Frage des Steuermannszwanges. Für die Strecke von Caub bis Bingen erkannte man noch die Notwendigkeit allgemein an, für die Strecke Mannheim bis Bingen wurde sie größtenteils bestritten. Die Schleppfahrtgesellschaften weigerten sich, für jeden Kahn einen besonderen Steuermann an Bord zu nehmen. Man einigte sich dahin, daß entweder jedes Schiff seinen eigenen Steuermann haben oder auf einigen Strecken einen Lotsen an Bord nehmen müsse. Die preußische Regierung erklärte aber nachträglich[3] ihre Verwunderung, daß man sich überhaupt noch für einen Zwang ausgesprochen

---

[1] Die Nationalversammlung nahm an, daß diese Zusage Geltung habe.

[2] Bericht der Zentralkommission 1848. Nur Ludwigshafen zeigte sogar eine kleine Vermehrung, um den Sturz im nächsten Jahr zu erleben. Die Kölner Gesellschaft fuhr weniger als im Vorjahr 668 673 Ztr. (im ganzen 737 638 Ztr.), die Mainzer 158 810 Ztr. (im ganzen 287 396 Ztr.), Mannheim weniger 596 156 Ztr. (im ganzen 354 696 Ztr.).

[3] Reskript 20. November 1848.

hätte, nachden sie ihn 1844 auf dem preußischen Rheine aufgehoben habe, und die Handelskammern stellten sich alsbald wieder auf diesen Standpunkt. Die Zentralkommission erklärte darauf 1849 wenigstens alle Schiffe unter 600 Zentner für frei von Lotsenzwang, nur Holland behielt ihn unbedingt bei.

Die eigentlichen Kämpfe gingen doch nur über die Schleppschiffahrt. Die Schiffer stellten den Antrag: die Gesellschaften sollten ihre eigenen Kähne versteigern, diejenigen, welche nicht sogleich verkauft würden, sollten nur zur Aushilfe fahren; auf den Betrieb der Schlepper zurückgedrängt sollten sie auch diese nur Beurtfahrten zur Verfügung stellen. Das waren die alten Innungswünsche in nur wenig verschleierter Form; denn so würden Schleppen und Befrachtung wieder völlig getrennt und Zwangs-Rangfahrten überall eingerichtet worden sein. Auch wünschte man, daß nur für Segelschiffe der Rheinoktroi aufgehoben würde. Die Schleppfahr-Gesellschaften wiesen diese Zumutungen mit Protest zurück. Sie erklärten jene Zusagen vom April als nicht mehr bindend; sie stellten sich wieder durchaus auf den Boden der Gewerbefreiheit. Ihre eigenen Kähne nicht mehr zu vermehren erklärten sich nur Mainz und Ludwigshafen bereit, die Mannheimer Gesellschaft hatte noch keine eigenen Kähne angeschafft. Und ebenso erklärten sich die Handelskammern auf die Anfrage der Schiffer, ob sie die Ladungen zwischen ihnen und den Gesellschaften gleich verteilen wollten, ablehnend; der Handelsstand in Mainz, Coblenz, Ludwigshafen, Düsseldorf stand im Vertragsverhältnis mit den am Orte befindlichen Gesellschaften, die ja, wie wir sahen, bei ihrer Gründung wesentlich als Unternehmungen im lokalen Interesse angesehen worden waren.

Wohl bemerkte der Vertreter der Ruhrorter Gesellschaft, daß es den Schiffern ja freistehe, sich als Aktionäre an den Unternehmungen zu beteiligen, aber gerade die Form der Großunternehmung war es ja, die jene haßten. Darum überging man auch ein entgegenkommendes Schreiben des preußischen Ministeriums mit Stillschweigen, welches jetzt seine Bereitwilligkeit erklärte, die Bildung von Schiffervereinen zur Anschaffung von Schleppdampfern durch Unterstützung zu begünstigen. Dennoch verliefen die Unterhandlungen nicht völlig ergebnislos. Die Vertreter der Gesellschaften erklärten ausnahmslos, sie seien unter gewissen Bedingungen bereit, die Segelschiffe gegen einen billigen Lohn zu schleppen. Auch dieses Zugeständnis war schätzenswert; es war doch immerhin ein Versprechen, daß die Großunternehmungen ihre Macht nicht schonungslos ausnützen, sondern den kleinen Konkurrenten helfen wollten.

Ehe es hierzu kam, spielte sich noch am 2. Dezember in der Nationalversammlung die Debatte über die Massenpetition ab. Die Versammlung

war ermüdet durch die heftigen Szenen, die sich im Anfang der Sitzung über die Erschießung Robert Blums abgespielt hatten; sie hatte alsdann die Aufhebung der Schiffahrtsabgaben beraten und beschlossen und war jetzt geneigt, ohne große Debatten den Kommissionsbericht zu genehmigen. Dieser erklärte es für undenkbar, die Schleppschiffahrt zu hindern; denn solche Maßregeln müßten in ihrer Konsequenz alle größeren Unternehmungen des Handels- und Fabrikstandes und das ganze Maschinenwesen vernichten. Jedoch wünschte er, daß die Gesellschaften selber eine Unterstützungskasse für Segelschiffer einrichten möchten, empfahl aber andererseits den Regierungen, statt Almosen Unterstützungen zur Anschaffung von Schleppern zu gewähren. Im übrigen tröstete er: Das wahre Mittel sei die Aufhebung der Rheinzölle; denn sie werde solche Gütermassen auf den Rhein ziehen, daß alle Segelschiffe ebenso wie alle Schleppkähne fortwährend beschäftigt sein würden. Der Staatssekretär Fallati erklärte: „Das Handelsministerium habe nicht auf die Aufforderung der Versammlung gewartet, sondern sich mit sämtlichen Rheinuferstaaten in Verbindung gesetzt zu einer Konferenz, die sehr erfreuliche Resultate zu Wege gebracht. Es seien auch schon die außerdeutschen Uferstaaten zum Beitritt aufgefordert." Verlautet hat jedoch weiter von diesen erfreulichen Resultaten nichts. Nur der Kölner Abgeordnete Raveaux antwortete mit einem Protest. Der theatralische Demagoge, der seinen Weg zur Popularität als gefeierter Karnevalspräsident gemacht hatte, sprach doch diesmal in einem kurzen Worte den Kern der Frage richtig aus: „Es handelt sich darum, ob Sie den ganzen Schifferstand in das Proletariat verstoßen wollen. Der Grund liegt nicht in den Dampfschiffen, sondern darin, daß man Monopole geschaffen hat, daß der Kaufmann zugleich Schiffer, Aktionär und Spediteur geworden ist. Das muß bekämpft werden." Ob er sich gesagt hat, daß damit die Demokratie die ganze Gewerbefreiheit bekämpfte, mag freilich zweifelhaft bleiben.

Einen unmittelbaren Erfolg hat diese kopflose und maßlose soziale Bewegung innerhalb der großen politischen Kämpfe des Jahres 1848 nicht gehabt, und doch bedeutet sie für die kleine Schiffahrt eine Umwandlung zum Besseren. Sie konnte sich fortan der Dampfmotoren mit Vorteil bedienen, und mußte denn doch einsehen, daß ihre Vorliebe für den Leinenzug ihrem eigenen Interesse widerspreche. In den nächsten Jahren fing dieser an zu verschwinden[1]. Schon der Bericht für 1849 konnte feststellen, daß das Schleppen der Segelschiffer allgemeiner werde; die Gesellschaften

[1] Nach dem Berichte der Zentralkommission (cf. Eckert 266) von 1851 passierten die Fähre oberhalb Düsseldorf 1847 9381 Pferde, 1850 nur noch 1287.

hatten ihre Preise so ermäßigt, daß sie die Pferdekraft unterboten. Diese Bewegung hielt in den nächsten Jahren an. Die Kölner Gesellschaft hatte 2 Schlepper ganz in den Dienst des Kölner Schiffahrtvereins und seiner Beurten gestellt, freilich transportierte dieser auch jetzt bei seinem letzten Aufschwung noch nicht die Hälfte der Güter, die die Gesellschaft selber verlud[1].

Wieder aber bildeten doch die Einzelschiffer eine namhafte Konkurrenz. Sie wirkte dahin, wenn auch nicht sie allein, daß die Frachten sanken; die Gesellschaften konnten selbst bei großer Steigerung des Verkehrs über Rückgang des Gewinns klagen[2]; das machte sie geneigter, fremde Boote zu schleppen, und die Zentralkommission konnte konstatieren, daß die Schlepplöhne so gesunken seien, daß die Segelschiffer auch mit ihren gesunkenen Frachten noch leidlich auskämen. Bei einem Vergleich im Jahre 1856[3] zeigte sich, daß die „Segelschiffahrt" gegen 1848 sich auf dem Rhein um 37,7 %, auf dem Neckar um 47,8 %, auf dem Main um 42,8 %, auf der Ruhr um 43,1 % vermehrt hatte. Nur auf der Mosel war sie um 10,2 % und im Elsaß gar um 76 % zurückgegangen. Hier hatte der Wasserweg der Eisenbahn erliegen müssen.

Es waren aber nicht mehr, oder nur noch zum kleinsten Teil eigentliche Segelschiffe. Masten und Segel verschwanden jetzt allmählich, die neuen Kähne waren fortan alle für die Bedürfnisse des Schleppens zu Berge gebaut, wenn auch die eisernen Kähne erst mit dem Sinken der Eisenpreise allgemeiner wurden. Durch geschickte Benutzung dieses Vorteils wußte sich je länger, desto mehr Holland wieder in den Besitz des Schiffsbaues zu setzen. In Preußen stellte eine Zählung im Jahre 1869 fest, daß im Verlauf der letzten 20 Jahre die kleinen Segler unter 3000 Ztr. sich um 23,3 % vermindert, die großen um 78,5 % vermehrt hätten. Seit 1856 war ihre Zahl von 787 auf 1019 gestiegen; dabei hatte sich die Zahl der Fahrten der großen Schiffe mindestens verdoppelt. Die Zahl der Schlepper hatte um 47,6 %, ihre Pferdekraft um 34,5 % zugenommen. In allen oberrheinischen Staaten hatte allerdings die Anzahl der Schiffer sehr abgenommen (Baden von 370 auf 221, aber mit ziemlich gleicher Tonnenzahl, Bayern 24 zu 20, Hessen 167 zu 74).

---

[1] Im Jahre 1850 643 815 Ztr. gegen 1 397 647 Ztr. der Gesellschaft.

[2] Jahresbericht 1850.

[3] Niederlande und Nassau fehlten dabei. Gerade in den Niederlanden war aber der neue Aufschwung der Kleinbetriebe am größten. Über die Zunahme der Schleppschiffahrtgesellschaften cf. Jahresbericht 1857. Es waren ihrer damals 17 mit 50 Schleppern und 154 Anhängeschiffen vorhanden. Die eisernen Kähne hatten sich doch seit 1848 von 102 nur auf 116 vermehrt. Vgl. die genaueren Mitteilungen bei Eckert 283—288, dessen Ausführungen und Tabellen nichts zuzufügen ist.

Kam nun dergestalt die Klein-Unternehmung seit 1848 wieder in die Höhe, so geschah dies nur durch die Einzel-Konkurrenz, die Versuche der genossenschaftlichen Zusammenfassung in den Rangfahrten verkümmerten ganz und gar[1]. Noch 1848 hatte es geschienen, als ob sie wieder aufblühen würden, da es ihnen leichter war, mit den Schleppern feste Kontrakte zu schließen; aber ihre Zeit war vorbei. Das Schwanken der Frachten machte es ihnen immer schwerer, eine feste Tarifierung auf etwas längere Zeit, worin doch ihr Wesen bestand, vorzunehmen, die Einzelschiffer nahmen Pauschpreise statt die Fracht nach Zentnerzahl und Warengattung anzuschlagen. Bei dem stets großen Angebot von Schiffsraum lag dem Kaufmann jetzt nicht mehr so viel wie früher daran, zu bestimmten Tagen auf sichere Abfahrt eines Schiffes rechnen zu können; vor allem der Stückgutverkehr, um dessentwillen die Beurten eingerichtet waren, zog sich überhaupt von der Wasserstraße auf die Eisenbahnen, oder soweit diese ihn behielt, genügten die Personendampfer. So verkümmerte auch der Rest der Rangfahrten. Der Jahresbericht von 1860 hielt ihnen die Leichenrede: „Mit dem Eingehen dieser Fahrten wird das letzte aus der Vorzeit herstammende Band genossenschaftlicher Organisation des Segelschifferstandes, der nur noch mit der größten Anstrengung, oft ohne Verdienst und nie mehr mit erheblichem Gewinn sein Geschäft betreibt, zerrissen." 1862 meldete er, daß die Beurtfahrt nur noch dem Namen nach bestehe. Auch die Einzelschiffer hatten sich teilweise bequemt, ihr Gewerbe in Verbindung mit dem Eigenhandel auszuüben. Der Bericht der Zentralkommission von 1868 meint: solche Schiffer bilden eine Ausnahme von der Regel, daß die Schiffer einen ihren Leistungen entsprechenden Reingewinn schon lange nicht mehr erzielten. Seitdem aber hat der Aufschwung des Rheinverkehrs wieder eine Fülle von Kleinschiffern, die nur Schiffer sind, auf den Rhein gebracht; die gleichen Erwägungen über mangelnde Rentabilität werden auch jetzt in jedem schlechten Jahre laut, in jedem guten vermehrt sich doch wieder die Anzahl der vorhandenen.

Unterdessen hatten sich seit 1848 die Existenzbedingungen der gesamten Schiffahrt verschoben. Die Konkurrenz des Landweges, die schon durch die Durchführung des Chausseebaues beträchtlicher als früher geworden war, hatte durch die Ausbildung des Eisenbahnnetzes ein erdrückendes Übergewicht erlangt. Jede Darstellung des Verkehrswesens dieser letzten Epoche müßte von den Eisenbahnen ausgehen, da sie die unbestrittene Führung übernahmen, eine solche Untersuchung aber liegt nicht in unserer Aufgabe.

---

[1] Der Bericht der Zentralkommission von 1868 setzt auf genossenschaftliches Zusammenhalten wieder Hoffnungen, die jedoch ganz vergeblich waren.

Nur einzelne Tatsachen, an denen man die Entfaltung dieser Konkurrenz und ihre Art besonders erkennen kann, mögen hier hervorgehoben werden.

Die ersten Eisenbahnen im Westen waren im wesentlichen als Zufahrtstraßen zu den Flüssen gedacht. Allerdings hat nicht nur Fr. List, sondern auch Hansemann und Camphausen sofort postuliert, daß der Staat nach umfassendem Plane sein Gebiet mit einem Eisenbahnnetz umspinne[1], aber wenn Camphausen einen Ersatz der Chausseen durch Eisenbahnen nur dann für rätlich hielt, „wenn unter ebenso günstigen Wirkungen die Unterhaltung und Verzinsung nebenbei erzielt werde", so mußte bei der ängstlichen Art die „günstige Wirkung" zu berechnen, einstweilen der Eisenbahnbau darauf beschränkt bleiben, sich in das vorhandene Verkehrsnetz als dienendes Glied einzuordnen. Die Bahnverbindung von Antwerpen nach Köln war, wie wir sahen, ganz als Transitstraße zwischen dem Meer und dem Rhein gedacht; die andere gleichzeitig konzessionierte Bahnverbindung, die Rhein—Weserbahn, zeigte schon durch ihren Namen ihre Bestimmung an. In den wechselvollen Schicksalen[2], die dieses Projekt bis zur Ausführung durchzumachen hatte, hat wie bei der rheinischen Bahn die lokale Eifersucht, für die eigene Stadt die beste Zufahrtstraße zum Rhein zu gewinnen, die Hauptrolle gespielt. sie war maßgebend für die ersten Konkurrenzbahnen; denn Düsseldorf, das immer wachsende, durfte Köln keinen Vorsprung gewinnen lassen; es mußte Umschlagsplatz wie dieses bleiben[3]. Der Kampf um die Eisenbahnlinien war in mancher Hinsicht eine neue Auflage des Kampfes um den Stapel. Ebenso war bei den ersten Plänen der württembergischen Staatseisenbahnen der leitende Gedanke Verbindung des Neckars mit Donau und Bodensee[4].

Wie matt betrieb man dagegen im Vergleich zu diesen Querbahnen die Längsbahnen in der Richtung des Stromes. Wohl war man in Berlin mit Rücksicht auf den Absatz der Ruhrkohlen einer Bahnverbindung mit Holland günstig; seit 1832 und 1834 verhandelte man über sie, aber ohne allen Nachdruck. Über 20 Jahre sollten vergehen, bis sie erreicht wurde[5]. Als dann 1844 die ohne technische Schwierigkeiten zu bewältigenden Linien Köln—Krefeld und Köln—Bonn erbaut wurden, waren es Lokalbahnen;

---

[1] Zur Eisenbahn von Köln nach Antwerpen 1833. Über Hansemann Bergengrün 188 f.

[2] Hierüber eingehend Bergengrün 226 f. Fleck in Archiv für Eisenbahnwesen 1896 besonders 36 u. 39 f., 47 f.

[3] Bergengrün 256 ff.

[4] Jacob, Die Württembergischen Staatseisenbahnen.

[5] Fleck a. a. O. S. 46.

an deren weitere Fortsetzung man zunächst nicht dachte. Mit namenloser Erbitterung bekämpften sich in Bonn die Parteien der Bürgerschaft und die einzelnen Stadtteile wegen der Bahnhofsfrage; denn man nahm an, daß nun Bonn der Personenstapel, der Umschlagsplatz zwischen Eisenbahn und Dampfschiff werden müsse[1]. Auch am untern Maine war die Taunusbahn einstweilen nur der alten unbehilflichen Marktschiffahrt gefährlich[2]. Wohl hat damals Friedrich List in einem seiner besten, mit köstlichem Humor geschriebenen Aufsätze die Unbedenklichkeit, ja sogar die Notwendigkeit zweier Uferbahnen neben dem Rhein erwiesen, aber seine Prophezeiung von einer solchen Entwicklungsfähigkeit griff weit vor. Die erste Längsbahn an der Elbe, Magdeburg—Wittenberge, rentierte nicht. Die geringe Erleichterung der Elbschiffahrt durch die Aufhebung des Stader Zolls und die Ermäßigung der Elbzölle hatte das bewirkt[3].

Nur da, wo die Flußfahrt größere Schwierigkeiten bot, schien eine Konkurrenz für die Eisenbahn in dieser ersten Epoche günstiger zu liegen. Selbst für die Ruhr glaubte der treffliche Wasserbauinspektor Henz, der mit seinem sachkundigen Beirat bei der Ausarbeitung der Projekte der Eisenbahnen im Westen überall fördernd eingegriffen hat[4], daß man von einer Eisenbahn wohl Ausdehnung des Absatzgebietes, Beschränkung des schädlichen Lagerns der Kohle, größere Regelmäßigkeit der Preise bei regelmäßigeren Zufuhren, erwarten könne, aber sein Schlußurteil blieb doch: „Der Transport einer Eisenbahn bleibt immer auf die Massen beschränkt, um welche die Ruhrbeförderung hinter dem Bedürfnis zurückbleibt"[5]; eine wirksame Konkurrenz sei nur zu erwarten, wenn sich der Eisenbahntransport auf eine Entfernung von 3 Meilen beschränken könne. Demgemäß griff man auf der Ruhr, die bei dem bisherigen Zustand schon 1840 an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gelangt war, zu Ausbauten und Vertiefungen des Flußbettes, so daß Fahrzeuge von 1,1 m Tiefgang mit 170 t Ladung auf ihr gehen konnten. Selbst am Oberrhein schien es anfangs, als ob

[1] Eine Sammlung der Aktenstücke, die für die Anfänge des Eisenbahnwesens sehr instruktiv ist, hat der Generalanzeiger für Bonn, Jahrgang 1902 unter dem Titel „Eiserne Angelegenheiten" veranstaltet.

[2] Eckert S. 291.

[3] Fleck in Archiv f. E. 1895 S. 644 f. Erst nach der Fusion mit der Magdeburg-Halberstädter, die also bis 1863 auch mehr als Zufahrtstrecke zum Flusse gewirkt hatte, fortan aber ihren Verkehr lieber weiter auf die Bahn leitete, erfolgte ein Aufschwung.

[4] So auch später als Ministerialrat für das Eisenbahnwesen in Berlin. Arch. f. E. 1896 S. 29 A.

[5] Henz, Der Ruhrstrom.

die ersten Eisenbahnlinien die Rheinschiffahrt heben würden. Der Bericht der Zentralkommission für 1839 konstatierte das für den Straßburger Hafen, aber Straßburg war eben einstweilen Umschlagsplatz. Sobald aber die Elsässer Bahn als Längsbahn wirkte, erdrückte sie sofort die Schiffahrt. Man suchte noch 1840 ein neues leichtes Schnellboot auf diese Strecke zu bringen, aber schon im Jahre 1842 war zu konstatieren, daß die Strecke Hüningen—Straßburg veröde, und 1845 war bei Breisach kein Schiff mehr vorübergegangen. Dagegen blühte jetzt Mülhausen als Umschlagsplatz der Bahn und des Rhein—Rhonekanals erst recht auf. Der Rhein—Rhonekanal, auf dem die französische Kohle nach dem Elsässer Industriezentrum ging, erlebte damals seine goldenen Tage. Sein Verkehr stieg vor 1848 schon einmal auf 15 Millionen Zentner, während die höchste Ziffer des Rheinverkehrs bei Emmerich im Jahre 1847 11 282 174 Zentner war. Auch hier äußerte sich dann aber seit 1848 die Konkurrenz der französischen Eisenbahnen. Dagegen hob sich seit der Herstellung des Saarkanals (1867) sofort wieder der Straßburger Hafen um ein weniges, weil nun die Saarkohle den Kampf mit der von St. Etienne aufnehmen konnte.

Erst durch die badische Eisenbahn wurde jetzt Mannheim der unbestrittene Stapelplatz des Rheinverkehrs. Bisher hatte der Wasserverkehr bis Straßburg trotz aller Unbequemlichkeit die Konkurrenz des Landverkehrs noch leidlich bestehen können. Nachdem im Jahre 1844 die badische Bahn ihren Landgüterverkehr eröffnet hatte, sank aber sofort die Fracht für den Tonnenkilometer von 40 Pf. auf 2,2 Pf.[1]. Die Kölner Dampfschiffahrtsgesellschaft suchte demungeachtet sogar für den Personenverkehr die direkte Verbindung mit Straßburg aufrecht zu erhalten, sie forderte damit nur die heftige Konkurrenz nicht nur der Bahn, sondern auch der Düsseldorfer Gesellschaft heraus, die einen förmlichen Vertrag mit der großherzoglichen Verwaltung über die gegenseitige Zuleitung des Verkehrs in Mannheim schloß. Schon 1847 hatte der Güterverkehr auf der Strecke oberhalb Mannheim aufgehört, im Jahre 1855 gab denn auch die Kölner Gesellschaft den ungleichen Kampf auf[2]. Mannheims Hafenverkehr aber hatte sich gleich im ersten Jahre des Bahnverkehrs fast um ein Drittel gehoben[3]. Die Revolutionsstürme der folgenden

---

[1] Borgius I 112.

[2] Vgl. die Tabelle der Zentralkommission, wieder abgedruckt bei Eckert 331. Die Bergfahrt bis Straßburg hatte 1843 noch 35 821 Zentner betragen, war 1846 schon auf 1480 Zentner gesunken, hörte 1854 auf; die Talfahrt als rein lokaler Verkehr zeigte wechselnde, aber immer geringfügige Mengen.

[3] Bericht der Zentralkommission 1845. Damals betrug er 1 898 846 Zentner. Die Steigerung gegen das Vorjahr betrug 509 320 Zentner, im Jahre 1847 betrug

Jahre beeinträchtigten diesen Aufschwung des Mannheimer Hafenverkehrs doch nur vorübergehend. Bis zum Jahre 1856 steigerte sich das Tempo in diesem Wachstum noch fortwährend, damals erreichte es mit 5205836 Zentner seine Höhe, darauf erfolgte auch hier ein Rückgang und alsdann bis zum Erlaß der revidierten Rheinschiffahrtsakte fast völliger Stillstand. Auch hier hatte beim Ausbau des Eisenbahnnetzes am Mittelrhein die Eisenbahn sich bald als Konkurrent und nicht bloß als Zufuhr- und Abfahrtstraße, wie sie es anfangs gewesen war, enthüllt.

Ebenso rasch und vollständig wie auf dem Rhein oberhalb Mannheims erlag die Schiffahrt auf den Seitenflüssen den Eisenbahnen, da sich auch hier die Hoffnung, daß sie ihnen den Verkehr zuleiten würden, als trügerisch erwies. Erst im Jahre 1850 war die erste kleine Bahnstrecke in Württemberg eröffnet worden, aber im Jahre 1858 sah sich bereits der Staat veranlaßt, die Neckarschiffahrt, an deren Konkurrenz mit dem Main er einst so große Hoffnungen geknüpft hatte, gegen die Auszahlung von 50 % des Nennwertes der Aktien zu übernehmen, d. h. ihr einen leichten Tod zu gewähren. Alle oft wiederholten Versuche, die Neckarschleppfahrt neu zu beleben, haben zu keinem befriedigenden Resultat geführt. Auf dem Main [1] verlor sich bei der Eröffnung der Bahnstrecke Bamberg—Schweinfurt im Jahre 1852 dort sofort der Schiffsverkehr. Darauf suchte die Dampfschleppfahrt um so kräftiger auf dem Untermain den Verkehr an sich zu ziehen und geriet nochmals in heftigen Kampf mit den Segelschiffern, die ganz konsequent nicht mehr und nicht weniger verlangten, als daß der Staat die Korrektion des Mains, durch die das Fahrwasser verbessert wurde, wieder einstellen solle. Aber der nachrückenden Eisenbahn fiel auch dort die Dampfschiffahrt zum Opfer, schon im Jahre 1854 nach Verkauf der besten Schiffe war sie nur noch eine unbedeutende Lokalfahrt, im Jahre 1858 hatte sie gleichzeitig mit der Konkurrentin auf dem Neckar ihr Ende erreicht. Die Segelschiffahrt auf den Seitenflüssen teilte das Schicksal ihrer Gegnerin, nur daß sich bei den geringen Ansprüchen dieses Kleinbetriebes etwas mehr Lokalverkehr erhielt. Im Jahre 1859 wurden auch die Rangfahrten auf der Mosel gekündigt, weil sie die Konkurrenz mit der Eisenbahn nicht mehr aushalten konnten. Im Jahre 1864 berechnete die Zentralkommission, daß der Jahresausfall auf den Nebenflüssen betrage: Auf dem Neckar bei Mannheim 2428 Schiffe mit 1346244 Zentner, auf dem Main bei Höchst 2004 Schiffe mit 1134894 Zentner, auf der Lahn bei Niederlahnstein 2030 Schiffe mit

---

die Jahreszunahme 670000 Zentner. Die Bergfahrt ab Mannheim aber hatte 1845 um 43210 Zentner abgenommen.

[1] Schanz S. 189 f.

1 149 023 Zentner. Nur die Schiffahrt auf der Ruhr, wo, wie wir sahen, der Staat die Konsequenz zog, die Kanalisierung des Flusses selber durchzuführen, hielt sich die Schiffahrt, freilich auch nur so lange, bis hier das Eisenbahnnetz völlig ausgebaut war, um alsdann gerade hier völlig zusammenzubrechen. Immerhin war es ein deutliches Zeichen, auf welche Weise in einer späteren Zeit die Technik auch die Nebenflüsse wieder dem großen Verkehr zugänglich machen konnte.

So leichtes Spiel wie auf den bisher betrachteten Strecken hatten nun die Längsbahnen auf der Hauptstrecke des Stromes abwärts Mannheim nicht. Die beiden Dampfschiffahrtsgesellschaften erlitten wohl in den ersten Jahren nach Eröffnung der Bahn einen Rückgang der Personenbeförderung, wußten ihn aber doch, freilich mit schweren Einbußen, durch Tarifherabsetzung auf der Höhe zu halten; die Steigerung freilich war fortan nur sehr langsam und oft — so 1864 — unterbrochen[1]. Im Güterverkehr zeigte sich sogleich, daß auch die zuleitenden Querbahnen ihre hebende Wirkung nur für einzelne Stromstrecken äußerten, andere dagegen lahm legten. So war es gleich bei der ersten Linie Köln—Antwerpen der Fall. Sie mußte, wie dies ja auch die Absicht war, die Schiffahrt auf dem Niederrhein drücken. Schon im ersten Jahre ihres Betriebes, berichtete die Düsseldorfer Handelskammer, habe sie der Schiffahrt einige 100 000 Zentner entzogen; wäre nicht die Kölner Schleppfahrt entstanden und durch sie die alte Lethargie beseitigt worden, so würde der Rückgang noch viel fühlbarer sein. Aber auch so sei die Schleppfahrt eigentlich nur bei der Talfahrt im Vorteil, bei oktroipflichtiger Durchfuhr sei die Konkurrenz mit dem Schienenwege schon jetzt unmöglich, bei der Einfuhr könne die Schleppfahrt nur in wenigen Artikeln, wie Häute, Twiste, Indigo konkurrieren, bei anderen sei sie schon unterlegen[2]. Da die belgische Bahn Staatsbahn sei, könne die dortige Regierung, je nachdem es die Konkurrenz erheische, mit den Transportpreisen steigen und fallen, um der Seeschiffahrt, dem Transit, dem Eigenhandel Belgiens aufzuhelfen; Holland aber bleibe fortan abhängig von den Frachtpreisen, die Belgien auf der Bahn selbständig reguliere. Die Düsseldorfer waren so einsichtig, den Vorteil dieser Verschiebung für die Gesamtheit anzuerkennen, sie wußten wie jedermann, daß Holland die

[1] Siehe oben und die Verkehrstabelle der Zentralkommission bei Eckert und dessen Ausführungen S. 339 f.

[2] H.-K. Düsseldorf an die Zentralkommission 12. Oktober 1844. Die Bahnfracht von Antwerpen stellte sich im Vergleich zur Wasserfracht von Rotterdam inklusive der Belastungen bei 100 kg Baumwolle 208 Cts. : 275, Masseln 137 : 230, Tran, Öl, Wein 268 : 293, Kaffee, Reis 238 : 285.

Konsequenzen aus dieser Konkurrenz der Eisenbahn durch Erleichterung der Schiffahrt ziehen müsse, sie stellte damals für Düsseldorf selber das Programm fest, das sie in den nächsten Jahrzehnten mit großer Konsequenz verfolgt hat: Ausbildung Düsseldorfs zum Eisenbahnknotenpunkt, Aufhebung aller Schiffahrtsabgaben, Stiftung einer eigenen Schleppfahrt, wozu die andern niederrheinischen Plätze Duisburg, Ürdingen, Neuß halfen.

Wohl stieg zunächst die Schiffahrt noch im allgemeinen, aber schon 1854, beim Hochstande der Schiffahrt, fing man an zu zweifeln, ob sie sich bei weiterer Entwicklung der Eisenbahnen auf diesem Punkte werde halten können. Daß sich die Wirtschaftskrisis des Jahres 1857 in allen Rheinhäfen bemerklich machte, war erklärlich, aber auch nach ihrer Überwindung wollte der Schiffsverkehr keinen rechten Aufschwung mehr nehmen, und im Jahre 1859 mußte bereits die Zentralkommission den Beschluß fassen: „Bei dem großen Interesse an dem ferneren Bestehen und Gedeihen der Rheinschiffahrt bleibt zu hoffen, daß bei fortgesetzten Verhandlungen über das Maß und die Modalitäten der zu bewilligenden Erleichterungen unter Berücksichtigung der veränderten dringenden Verhältnisse und der eingetretenen immer größeren Konkurrenz der Eisenbahnen ohne weiteren Verzug zu einem baldigen, gedeihlichen Abschluß gelangen werde.“ In jenem einen Jahre hatte der Verkehr von 9 Häfen um 2 608 546 Zentner abgenommen, davon in Mannheim allein um 1 050 785 Zentner. Dem stand allerdings in 8 Häfen eine Zunahme von 1 016 258 Zentnern gegenüber, aber mehr als die Hälfte von diesen entfiel auf Ruhrort mit 540 916 Zentner. Gerade in den folgenden Jahren aber begann der überlegene Wettbewerb der Eisenbahnen auch um die Kohlenfrachten. Besonders bezeichnend ist die Entwicklung in Köln[1]. Der Schiffahrtsverkehr ging hier in den Jahren 1856 bis 1863 von 366 724 Tonnen auf 233 687 Tonnen zurück, während der Güterverkehr auf den Bahnhöfen sich gleichzeitig von 436 228 Tonnen auf 790 778 Tonnen steigerte. Die Vernachlässigung des Hafens trug wohl hierzu bei, aber in den meisten Hafenplätzen, selbst in Mannheim, stellte sich die Sache kaum anders. Was Wirminghaus von Köln sagt, gilt vom ganzem Rheinverkehr: „Handel und Industrie, überhaupt die ganze Unternehmung, gewissermaßen geblendet durch die unerwarteten Erfolge des neuen Transportmittels, wandten sich von der Schiffahrt ab.“

Die Mannheimer Zollstelle hatte 1856 das Maximum von 5 205 896 Zentnern erreicht und war 1864 auf 3 244 123 Zentner gesunken[2]. Was

[1] Wirminghaus, Die Kölner Rheinschiffahrt S. 39 f.

[2] Es scheint jedoch, daß in dieser Ziffer der Bergverkehr, der in Mannheim selber endete — also ein Hauptteil nicht enthalten ist.

wichtiger ist: der Talverkehr Mannheims zeigte von 1856 auf 1865 den Rückgang von 4 551 200 Zentnern auf 2 176 692 Zentner. Erst als man 5 Jahre nach Aufhebung der Rheinzölle den Vergleich der Entwicklung zwischen 1843 und 1871 zog, zeigte sich, daß sich der Hafenverkehr Mannheims im Ganzen verfünffacht, der von Ludwigshafen sogar verneunfacht hatte[1]. Überall aber zeigte sich von Duisburg an aufwärts die enorme Differenz zwischen Berg- und Talversand. Man kann im Durchschnitt der Jahre bis zur Aufhebung der Rheinzölle rechnen, daß nur wenig über die Hälfte der Güter der Bergfahrt talwärts gingen. Von Duisburg-Ruhrort ab kehrte sich das Verhältnis natürlich um; hier war das Mißverhältnis sogar noch größer. Der Jahresbericht von 1867 führt als Beispiel an, daß bei Emmerich 10183 beladene Fahrzeuge abwärts, aber nur 3008 aufwärts gingen. In Mannheim dagegen gingen von 2321 beladen angekommenen Schiffen 763 unbeladen zurück.

Wenn man allerdings den Gesamtverkehr der rheinischen Häfen ins Auge faßt[2], so scheint hier mehr Stillstand als Rückgang eingetreten zu sein, und der Gesamtverkehr bei den Zollämtern — eine allerdings nicht sehr beweiskräftige Zahl — würde sogar eine andauernde Erhöhung zeigen; hier aber kommt alles auf die Zusammensetzung der Transporte an. Sie hatte sich gegen früher außerordentlich verschoben. In dem Jahre der Aufhebung der Rheinzölle hat die Zentralkommission[3] einen Rückblick, der zugleich ein Ausblick in die Zukunft sein sollte, angestellt: den Eisenbahnen hätten sich jene Güter zugewendet, deren Empfänger weniger auf die Höhe des Frachtsatzes, als auf die Kürze der Lieferzeit Gewicht legten. Das seien jene Waren, die den Schwankungen des Angebots und der Nachfrage ausgesetzt und Gegenstände der Spekulation sind, ebenso die zum Luxus

[1] Bericht der Zentralkommission für 1871. Mannheim: 1843 1 737 517 Ztr., 1871 8 036 121 Ztr. Ludwigshafen: 1843 374 399 Ztr., 1871 3 120 823 Ztr.

[2] Nach meinen Berechnungen, für deren Exaktheit ich aber nicht bürge — denn Statistik ist nicht meine Sache — würde dieser Gesamtverkehr 1857 auf 27 667 000 Ztr. und 1864 auf 27 020 333 Ztr. gestanden haben, in der Zwischenzeit würde 1862 mit 32 381 000 Ztr. allein einen nennenswerten Mehrbetrag aufweisen. Vgl. die Übersicht der Zollämter bei Eckert 332 f. Es ist nun weiterhin wünschenswert eine Statistik der mit der Bahn versendeten Gütermengen, eine Spezialisierung der Waren und ihrer Verteilung auf die Verkehrswege, vor allem ebenso genaue statistische Untersuchungen für die einzelnen Häfen, wie sie Wirminghaus für Köln gegeben hat. Ich bin mir wohl bewußt, daß allgemeine Kennzeichnungen, gegründet auf symptomatische Zahlen, wie ich sie hier gebe, die Erkenntnis der Vorgänge nicht viel fördern.

[3] Bericht von 1866, die Tabellen desselben zum Teil abgedruckt bei Eckert 350 f.

gehören. Das absolute Gewicht der auf dem Rheine versandten Waren nehme daher beständig zu, die Zusammensetzung aber ändere sich. Man zog damals daraus den seitdem so oft und bisweilen wie eine feststehende Lehre wiederholten Schluß: „Die Schiffahrt tritt dadurch in die ihr angewiesenen natürlichen Bahnen und ihr absoluter Nutzen steigert sich mit der Verringerung des Transports derjenigen Waren und Güter, welche schneller und deshalb billiger durch die Eisenbahnen befördert werden können." Das war damals als ein Trost für die stockende Schiffahrt gemeint, seidem hat man jedoch diese schwächliche Lehre von der natürlichen Verteilung der Transporte bekanntlich viel mehr zur Beschwichtigung der Befürchtungen der Eisenbahnvertreter benützt. Besonders auffallend war der Rückgang der Kaffeeversendung auf dem Rhein (Eingang bei Emmerich 1856: 632 748 Zentner, 1866: 378 913 Zentner), bei Rohtabak (Emmerich 1856: 152 822 Zentner, 1866: 80 400 Zentner), Baumwollengarn (1856: 156 636 Zentner, 1865: 85 503 Zentner[1]). Im Talverkehr waren Wein und sogar Roheisen einstweilen noch ziemlich gleich geblieben; wertvolle Textilwaren dagegen hatten den Wasserweg überhaupt verlassen. Schon 1857 bezog Elberfeld den englischen Twist nur noch mit der Bahn. Eine Frachtstatistik aus dem Jahre 1870 zeigt allerdings auch eine so geringe Spannung zwischen den Schiffs- und Eisenbahnfrachten, und eine so viel größere Regelmäßigkeit der letzteren, gerade für die hochwertigen Waren, daß diese Verschiebungen sehr erklärlich werden. Sie dauerten auch in der nächsten Zeit fort, und die Ausnahmetarife der Bahnen für Eisen entzogen es schon seit 1870 der Schiffahrt fast ganz.

Dagegen hob sich der Versand von Rohmaterialien auf dem Wasserweg beständig. Höchst schwankend blieb zwar noch immer der Getreideversand[2], weil er von den Ernten abhing. Hatte man in der großen Agrarkrisis vor 1830 im Getreideexport aus dem westlichen Deutschland, womöglich nach Amerika die Rettung gesehen, so konnte schon 1848 die Handelskammer Köln in einem für die Nationalversammlung bestimmten Überblick über die Lage der Volkswirtschaft bemerken: Der Eigenhandel mit Getreide gehe nur noch nach Frankreich und werde nie mehr die frühere Bedeutung erreichen, nicht allein wegen des Mehrbedarfs im Inland, sondern auch wegen der entfernteren Konkurrenz, die durch die jetzige Zollpolitik Englands begünstigt werde. Nur eine kurze Zeit war auch Mannheim Exportplatz geblieben.

---

[1] Der Versand der Rohbaumwolle war dagegen ziemlich gleich geblieben.

[2] Die inhaltlich guten Ausführungen von Borgius, Mannheim 139 ff. rc. sind leider durch gar kein Zahlenmaterial gestützt.

Als dort beinahe plötzlich der Ankauf in der Getreidehalle aufhörte, konnte man die Umwandlung anfangs gar nicht begreifen; man suchte ihre Gründe in allerlei Nebensachen statt in dem völlig ausreichenden Grunde des Wachsens der Bevölkerung. Holländische Importeure knüpften jetzt mit Mannheim zuerst seit dem Ende der vierziger Jahre an, binnen kurzem gestalteten sich die Mannheimer Agenturen zu selbständigen Importfirmen aus; sie wußten den Widerstand des zunftmäßigen Handels und das Mißtrauen der Regierung zu überwinden; die Teuerung der Jahre 1852—56 begünstigte diese Entwicklung, sie war schon erstarkt, als mit 1857 wiederum gute Jahre begannen. Eben in jener Zeit begann aber auch der große österreichisch-ungarische Import mit Hilfe der Bahn. Auch ihn wußte Mannheim großenteils an sich zu ziehen[1], aber auch hier zeigte sich bald der Einfluß der Eisenbahn-Konventionen zum Schaden des Wasserweges, der anfangs ab Mannheim diese Talladungen aufgenommen hatte. Der Jahresbericht für 1867 bemerkte, daß durch die Begünstigung der längeren Fahrstrecke die Benützung der Wasserstraße untunlich geworden sei, so daß sich für ungarisches Getreide die Eisenbahnfracht nach dem Unterrhein verhältnismäßig billiger als nach dem Oberrhein stelle.

Ein beträchtlicher Rückgang war auch in der Holzflößerei zu spüren, wo doch die dauernde Überlegenheit des Wasserweges unbestreitbar ist. Die Zentralkommission erklärte ihn im Jahre 1866 aus einem Zusammentreffen mehrerer Ursachen: Steigerung der Holzpreise in den deutschen Produktionsgebieten, erleichterter Bezug zur See in den Niederlanden, bedeutender Bedarf an Eisenbahnschwellen, endlich, aber zuletzt, auch hier Konkurrenz der Eisenbahnen. Es sind dieselben Gründe, welche verstärkt fortwirkend Deutschland zum Importland für Holz gemacht haben. Der Absatz nach den Niederlanden für Nutz- und Bauholz auf dem Rhein war binnen eines Jahrzehntes auf ein Fünftel, der von anderem Holz auf weniger als die Hälfte gefallen[2]. Dagegen hatte sich der Schiffsverkehr mit Brettern in Deutschland selbst, dank der Anlage neuer Sägewerke und der erhöhten Baulust, merklich gesteigert.

Der Aufschwung der Industrie, die mit ihren Fertigwaren dem Wasserweg fernblieb, kam ihm doch durch den Bezug der Rohmaterialien zu gute. Der Versand der Eisenerze fiel einstweilen ganz der Schiffahrt zu; hier hat erst in der Gegenwart die Bahn mit abnorm billigen Tarifen den Kampf

[1] Borgius I 161, Berichte der Zentralkommission 1867.

[2] Bei Emmerich passierten 1856: Hartholz 96 626, Weichholz 115 877, Bau- und Nutzholz 470 395; 1866: Hartholz 45 602, Weichholz 47 743, Bau- und Nutzholz 99 630 cbm.

vielfach siegreich aufgenommen. Noch hielt sich auch bis zum Schluß dieser Epoche der Bezug des Rohzuckers, des Materials für jene Industrie, die zuerst am Rheine selbst zur Blüte gelangt war. Dann brach er bei der raschen Entwicklung der Rübenindustrie plötzlich zusammen[1]. Noch im Jahre 1843 hatte die Rheinische Zeitung unter der Führung von Karl Marx und Mevissen mit allem Eifer für Begünstigung der Kölner Raffinerien gekämpft, bald darauf hatte sich die rheinische Zuckerindustrie zu ihrem Vorteil und dem der Landwirtschaft entschlossen, sich der einheimischen Rohzucker-Produktion zuzuwenden. Erst 1867 erschien auch zuerst das Petroleum auf dem Rheine. Noch war aber am stärksten die Steigerung bei der Kohle. Es gingen 1856 Kohlen bei Emmerich zu Tal 6 357 888 Zentner, 1866: 16 074 870 Zentner, und bei Coblenz zu Berg 1856: 3 210 195 Zentner, 1866: 8 969 661 Zentner[2]. Die Ruhrkohle hatte, nachdem ihr in den Niederlanden wieder belgische und englische Kohle eine oft überlegene Konkurrenz machten, ihren deutschen Markt beständig zu erweitern gewußt. Sie war jetzt unbestritten die wichtigste Ware des Wasserverkehrs. Im Jahre 1867 machte Kohle bei Emmerich-Lobith 65 % der Güter und ebenso viel in Mannheim aus. Im Jahre 1849 waren, so wichtig im Verhältnis, wie wir früher gesehen, auch schon vorher stets die Kohlenschiffahrt gewesen war, doch erst 12 831 672 Zentner in Ruhrort und Duisburg verschifft worden; 1867 waren es 38 583 834 Zentner. Da machten in den nächsten Jahren die Eisenbahnen, die eben damals zu den Konventionaltarifen übergingen, um den Transport auch auf weite Strecken zu behalten, einen Vorstoß, um dem Wasserweg möglichst auch diese Ware zu entziehen. Im Jahre 1873 war die Versendung auf 32 309 973 Zentner gesunken. Der gesamte Ausfall aber kam zu Lasten der Bergfahrt. Sie hatte früher, 1849, für Kohle das Doppelte der Talfahrt betragen, dann 1865 dieser etwa gleich gestanden, jetzt fiel sie durch die Konkurrenz der Bahn fast auf die Hälfte derselben. Bis Köln ging die Kohle fast nur noch auf der Bahn. In der Talfahrt dagegen blieb der Wasserweg billiger, der Versand der gleiche[3].

---

[1] 1865 wurden zu Schiff noch 282 874 Zentner, 1867 nur noch 42 581 Zentner bezogen.

[2] Über die gesamte Bergfracht ab Ruhrort, s. u.

[3] Jahresbericht 1873 S. 107 f. Kohlenversand 1849 im ganzen: Bergfahrt 8 718 000, Talfahrt 3 664 000, Summa 12 382 000. Im Jahre 1873: Bergfahrt 12 294 812, Talfahrt 20 015 111, Summa 32 309 923. Im Jahre 1865 hatte die Bergfahrt mit 21 452 078 Ztr. ihr Maximum, doch stand die Talfracht mit 20 Mill. ihr schon fast gleich.

So war überall der Kampf der Schiffahrt mit der Eisenbahn ein überaus harter. Auch in den leitenden Persönlichkeiten spricht es sich aus, daß die höhere Intelligenz und Energie der Leitung jetzt auf der Seite der Bahnen war. In der vorhergehenden Epoche hatten die bedeutendsten Köpfe, Merkens und Camphausen, sich der Entwicklung des Wasserverkehrs zugewandt. Jetzt hatte sich Camphausen nach den Aufregungen des Revolutionsjahres mit philosophischer Ruhe der stillsten der Wissenschaften, der Astronomie, als Forscher zugewandt. An der Spitze der rheinischen Bahn aber entwickelte Mevissen zwar ohne Rücksichtslosigkeit, aber mit durchdringendem Scharfblick und rastlosem Eifer den Bahnverkehr; die Technik der Schiffahrt selber blieb stehen: Ein Schlepper mit 3—4 Anhängern beförderte auch 1870[1] noch nicht mehr als 20000—25000 Zentner. War es nun unter solchen Umständen nicht ein leidiger Trost, wenn es 1867 hieß: „Wie sehr auch die Schiffahrt durch die Konkurrenz der Eisenbahn bedrängt worden ist, so hat diese doch ihre Grenzen. Die Zukunft der Schiffahrt ist nicht bedroht. Bei Wiederkehr des Vertrauens in die Sicherheit des europäischen Friedens wird man die bedeutenden Vorteile erkennen, die eine von allen Abgaben befreite wohl unterhaltene, mit zahlreichen Häfen und Verkehrsanstalten versehene große Wasserstraße vor jedem Landweg voraus hat?“ Die Erfahrungen der nächsten Jahre, als der Eisenbahn der Bergtransport selbst der Kohle zufiel, schienen diesem Optimismus zu widersprechen, aber er hat Recht behalten.

Damit aber auch nur eine wirksame Konkurrenz durchgeführt werde, war, wie jener Bericht es andeutet, das tätige Eingreifen des Staates nötig gewesen: Er hatte seine Leistungen durch die Verbesserung der Wasserstraße vergrößern und zugleich auf jede Einnahme durch die Aufhebung des Restes der Wasserzölle verzichten müssen, damit der bedrohte Rhein wieder zu einer Straße des Weltverkehrs werden konnte.

Elftes Kapitel.

Der Verfall und die Aufhebung der Schiffahrtsabgaben.

Die Rheinzölle, wie sie seit 1843 und seit dem „definitiven Tarif“ von 1845 festgelegt waren, waren, wie wir gesehen haben, tatsächlich nichts anderes als eine besondere Form von Eingangs- und Durchfuhrzöllen für ausländische Waren, die man als einen Zuschlag bei ihrer Einfuhr auf dem Wasserwege erhob. Man kann nicht scharf genug betonen, daß sie

[1] Jahresbericht 1869/70.

keine eigentlichen Schiffahrtsabgaben mehr waren, die für die Benützung der Wasserstraße als solcher erhoben wurden. Wohl war dies aber die Rekognition, die nach dem Schiffsraum erhoben wurde. Während durch den Widerruf der Oktroifreiheit für ausländische Waren, wenn sie in den freien Verkehr übergegangen waren, sich die eigentlichen Zölle wieder sehr erhöht hätten, war wenigstens durch die Aufhebung der Rekognition für leere Schiffe im Jahre 1847 eine Unbilligkeit abgestellt worden. Am preußischen Rheine aber vergaß man nicht, daß schon eine Reihe von Jahren hindurch die Abgabenlast der Schiffahrt gerade für diejenigen Waren, in denen sie sich jetzt besonders bedrängt sah, geringer gewesen war.

Da regte das Jahr 1848 alle Wünsche und Hoffnungen auf; die deutsche Handelseinheit und die gleichmäßige Behandlung aller deutschen Ströme schienen sich im Fluge erreichen zu lassen. Auch hier hat das Revolutionsjahr zwar nichts geschaffen, aber alles vorbereitet. Das Signal zu der verkehrspolitischen Bewegung gab die Hamburger Kommerz-Deputation. In einem von Ad. Soetbeer verfaßten Rundschreiben vom 27. April forderte sie alle am Schiffahrtsverkehr auf Elbe, Weser, Rhein und Donau beteiligten Handelskammern zu gemeinsamer Petition bei der Nationalversammlung auf. In dem Vorschlag zu einer solchen spricht sich die Ungeduld mit dem langsamen Tempo der bisherigen Entwicklung, wie sie die allgemeine Zeitstimmung war, unzweideutig aus: Was habe der Wiener Kongreß gebracht? — Eigentlich nur die Zusicherung, daß die Bedrückung nicht noch ärger werden solle. 33 Jahre seien mit Verhandlungen vergangen. In einer Zeit, wo die Regierungen der Entwicklung des inneren Verkehrs alle Aufmerksamkeit zuwandten, sei für die Flüsse fast nichts geschehen, weil die Nationaleinheit ein leerer Schall war; in Rußland und Amerika gebe es als Einheitstaaten keine Flußzölle; dem Schifferstand aber sei nur durch Aufhebung der Flußzölle zu helfen, während zugleich feste Bestimmungen über die Unterhaltung der Fahrbahn getroffen werden müßten. 32 Handelskammern schlossen sich dem Antrag an und eine große Menge anderer Petitionen folgte nach. Jedoch ist bemerkenswert, daß die alte Vorkämpferin für die Freiheit des Rheines, die Handelskammer Köln, von deren hervorragendsten Mitgliedern Camphausen jetzt an der Spitze des preußischen Ministeriums, Mevissen als Staatssekretär des Handels im Reichsministerium standen, sich sehr behutsam ausdrückte[1]. Indem sie für völlige Aufhebung der Transitzölle eintrat, wünschte sie doch in Betreff der

[1] Sie arbeitete eine zusammenfassende Darlegung der rheinischen Handelsverhältnisse aus, die übrigens nicht in den Druck gekommen ist.

Rheinschiffahrtsabgaben diesen Antrag vorläufig noch zu beschränken, weil auch außerdeutsche Staaten deren erhöben, weil auf dem Ertrage noch bedeutende Lasten hafteten und weil sehr viel dafür spreche, denjenigen zu den erforderlichen Ausgaben beitragen zu lassen, der Anstalten, deren Instandsetzung und Erhaltung mit Kosten verbunden ist, benütze und sich selbst in leistungsfähigem Zustande befinde; also sei nur eine beträchtliche Herabsetzung dieser Zölle zulässig und notwendig.

Auch in der Nationalversammlung schieden sich in dieser Frage die Meinungen. Zu dem Berichte, der am 4. September von der Majorität des volkswirtschaftlichen Ausschusses ausgegeben wurde, erschienen nicht weniger als 3 Minoritätsvoten[1]. Die Regierungsbevollmächtigten hatten mit Ausnahme von Württemberg, Baden, Hamburg, Schleswig-Holstein es für untunlich erklärt, vor Vollendung der Reichsverfassung und Regulierung der allgemeinen Zoll- und Handelsverhältnisse Deutschlands ein Gesetz über Flußzölle zu erlassen; sie beantragten aber schon jetzt, daß nach wie vor den Einzelstaaten die Unterhaltung und Verbesserung der Fahrstraße, jedoch unter Aufsicht des Reiches überlassen würde; Neuanlagen sollten durch das Reich bestimmt werden. Sie wünschten statt völliger Aufhebung der Zölle die Feststellung eines Wasserwegegeldes durch die Reichsgewalt, behufs Deckung der Unterhaltungskosten, jedoch so, daß nie ein ungünstigerer Zustand als der in den geltenden Konventionen bestimmte eintreten dürfe, und außerdem vollständige Entschädigung der Staaten. Demgemäß sprach sich auch der Verfassungsausschuß nicht für völlige Aufhebung, sondern nur für Herabsetzung auf die Selbstkosten aus. Das war dem volkswirtschaftlichen Ausschuß der Nationalversammlung viel zu wenig. Ihm erschien es, als ob die bisherigen Verträge lediglich im fiskalischen Interesse der beteiligten Uferstaaten abgeschlossen seien, er berechnete, daß auf der Elbe 1 008 500 Taler an Zöllen erhoben, nur 381 600 Taler für den Fluß ausgegeben würden; auf dem Rheine stelle sich der Einnahme von 905 000 Talern eine Ausgabe von 605 000 Talern gegenüber; namentlich nehme Preußen allein 590 000 Taler ein und gebe nur 215 000 Taler aus, während Baden auf eine Einnahme von 70 000 Talern eine Ausgabe von 241 000 Talern habe; daher sei bei solcher Verschiedenheit der Ausgaben eine nach den Unterhaltungskosten bemessene Abgabe unmöglich. Er schlug also eine sofortige Regelung vor, da die Flußschiffahrt doch in keiner unmittelbaren Verbindung mit der allgemeinen Zolleinigung stehe. Auch meinte man etwas naiv: man brauche nicht nach dem Antrag Preußens zunächst eine

[1] Berichte der Nationalversammlung V 3755 ff.

Regelung der Verhältnisse mit Holland abzuwarten und die Aufhebung der Rheinzölle als Verhandlungsmittel zu benützen, um andere Anforderungen an Holland erfüllt zu sehen; vielmehr biete das zu erwartende deutsche Zoll- und Handelssystem viel kräftigere Handhaben, um Holland gefügig zu machen. Die Erfahrung habe gelehrt, daß selbst die Erhebung hoher Schiffsabgaben die Unterhaltung der Wasserstraße und des Leinpfades nicht gewährleiste; so wünschte man ihre völlige Aufhebung und Übernahme der konventionellen Ströme[1] auf das Reich. Immerhin beschränkte man in dem vorgelegten Gesetzentwurf diese völlige Freiheit auf die Reichsangehörigen. Noch hierüber hinausgehend wollte Moritz Mohl, indem er die heftigsten Beschuldigungen gegen die bisherige Sonderpolitik der Einzelstaaten in Verkehrssachen erhob, sogar Krahnen-, Hafen- und Schleusengebühren allein der Reichsgewalt unterstellen. Hingegen mahnten zwei andere Minoritätsvoten zur Vorsicht. Das eine von L. von Rönne verfaßt, wünschte wenigstens den Rhein auszunehmen, um Holland hiermit zur Einschränkung seiner monopolistischen Kolonialpolitik zu nötigen; das andere von Lette und Reden verfaßt, hielt es überhaupt nicht für opportun, sogleich mit der Aufhebung vorzugehen — die Majorität hatte den 1. Januar 1849 als Termin vorgeschlagen; man müsse doch, wenn man so große Aufgaben dem Reich zuweisen wolle, erst die vorausgehende Ordnung des Reichsfinanzwesens abwarten; man möge daher der Zentralgewalt die Ausarbeitung eines Gesetzentwurfes auftragen.

Kaum wurden diese Gutachten bekannt, so erhob sich gegen die Minoritätsvoten ein Sturm der Entrüstung und Proteste in den Rheinlanden. Ganz anders als bisher war jetzt die Parteigruppierung. Die so lange bekämpften Holländer waren jetzt die Führer der rheinischen öffentlichen Meinung, Preußen erschien nur als der eigennützige fiskalische Staat. Die Kölnische Zeitung stellte sich ganz auf die Seite Hollands und öffnete allen holländischen Erörterungen über die Rheinfrage zustimmend ihre Spalten. In den Minoritätsvoten sahen diese Blätter „nur einen Streich der neidischen Hanseaten“. Das führende holländische Organ, das Handelsblad, bedauerte, daß man in Deutschland die Erinnerung an die Zeit des jusqu'à la mer nicht los werde; das jetzige Holland sei ein ganz anderes; Vondels berühmter Vers: „Der Rhein ist geschaffen frei zu sein“ sei jetzt sein Wahlspruch. Die nächste Folgezeit hat in der Tat gezeigt, daß es den Holländern mit dieser Versicherung Ernst war. Was den Rhein anlangt, so war nun freilich ihre

[1] Als solche werden stets die der Wiener Konvention unterstehenden, mehreren Staaten gemeinsamen Ströme bezeichnet.

Bekehrung zu freiheitlichen Grundsätzen jetzt kein besonderes Verdienst mehr; denn die belgisch-rheinische Bahn und die deutschen Schleppfahrten hatten ihren Rheinhandel lahm gelegt; es galt jetzt vielmehr, verlorenes Gebiet neu zu erobern. Die niederländische Diplomatie verfuhr auch jetzt wieder sehr geschickt. Der Gesandte v. Scherff versandte überall hin eine Denkschrift über die Stellung Hollands, in der er, ohne auf die Gründe der Änderung einzugehen, zeigte, wie seit 1842 Holland für die Aufhebung der Rheinzölle eingetreten sei, wie aber Preußens Mißtrauen und die Verbindung, in die es diese Frage mit anderen Wünschen gebracht, ihre Lösung verhindert habe. Er hatte schon im August dem Reichhandelsministerium völlige Aufhebung des droit fixe zugesichert, das ja ohne Zweifel ein gut verbürgtes Recht Hollands darstellte, wenn die deutschen Staaten die Rheinschiffahrtsabgaben aufhöben; er erbot sich zugleich, Deutschland an allen Vorteilen des Handelsvertrages mit Belgien teilnehmen zu lassen, und gestand schließlich auch Befreiung der Rheinseeschiffe vom besonderen Patente zu. Vom freien Kolonialhandel, der immer Preußens Hauptforderung gewesen war, war allerdings einstweilen noch nicht die Rede.

Die sämtlichen rheinischen Handelskammern und städtischen Vertreter traten hierauf in Coblenz Anfang November zu einer Handelskonferenz zusammen. Auch Köln stellte sich jetzt wieder entschieden auf die Seite derer, die am meisten forderten. Das große Wort führte hier vor allem der Vertreter der Handelskammer Würzburg und des Ludwigskanals, Rigaud. In einer Flugschrift[1] und zahlreichen besonderen Anschreiben führte er die Sache Hollands. Diese bayerischen Kaufleute wollten nicht von dem Traum lassen, daß dem Main und dem Ludwigskanal die Rolle der großen europäischen Transitstraße beschieden sei. Rigaud sah überall nur Treibereien Preußens, dem er die Absicht unterlegte, den Rheinverkehr zu Gunsten seines Eisenbahnnetzes zu ruinieren, wie es auch den Zollverein ausnutze, um seine Handelsübermacht festzustellen. An Holland weitere Anforderungeu zu stellen, sei unbillig; denn was würde man sagen, wenn etwa auch Holland für seinen Handel besondere Entrepots in Frankfurt und Köln verlange. Immerhin wünschte die Handelskonferenz, indem sie sich gegen die Minoritätsvoten als eine Verschleppung erklärte, doch eine gründliche Wahrnehmung der deutschen Interessen, da die völlige Aufhebung des Oktroi für den niederländischen Schiffer eine weit größere Bedeutung als für den deutschen habe. Auch von Frankreich wünschte sie außer jener Aufhebung Gleichstellung der Einfuhr über See und über Rhein und Mosel zu erlangen.

[1] Rigaud, Betrachtungen über den rheinischen Schiffahrtsverkehr.

Am 2. Dezember fanden die Verhandlungen in der Nationalversammlung statt. Moritz Mohl kämpfte mit dem ganzen Aufgebot seiner pathetischen Beredsamkeit für die sofortige Aufhebung der Zölle, damit man „solche Greuel nicht wieder auf die lange Bank schiebe"; er sprach sein Mißtrauen, ob es andernfalls je zur Aufhebung komme, so bissig aus, daß der Reichsminister Duckwitz, den die Süd- und Westdeutschen trotz Mevissens Mitarbeit als Hanseaten beargwohnten, energisch protestierte, daß er in seinem Amt nicht als Bremer, sondern nur als Deutscher denke; wenn auch er wünsche, daß die Versammlung die Aufhebung der Flußzölle und die Herstellung eines Regulativs für die Binnenschiffahrt erst der Gesetzgebung zuweise, so geschehe es nur, weil er nicht halbes Werk machen könne und wolle. Die Aufhebung der Zölle sei nur eine Sache, die Verhältnisse der Flüsse seien aber unendlich verwickelt; die Beziehungen zu den Nachbarstaaten seien zu berücksichtigen; das alles könne man nicht übers Knie brechen. Deshalb erklärte er sich gegen einen Termin; er werde so rasch arbeiten als er vermöge, Unmögliches werde die Versammlung und das deutsche Volk von keinem Menschen verlangen. Trotz der weiteren Bemühungen Mohls, als obligatorischen Termin der Aufhebung der Flußzölle den 1. Mai 1849 durchzusetzen, schloß sich die Versammlung dieser Darlegung des Reichsministers an und beschloß, die Zentralgewalt aufzufordern, die zur Aufhebung der Belastung der deutschen Flüsse, sowie zur Sicherung der Erhaltung und Verbesserung der Wasserstraßen in Deutschland erforderlichen Gesetzentwürfe in möglichst kurzer Zeit vorzulegen.

Das Handelsministerium Duckwitz-Mevissen ist unverdrossen ans Werk gegangen. Im Sommer 1849 lag der Entwurf eines deutschen Reichsgesetzes für die Flußschiffahrt vor, das es „mit der Beiziehung des Rates ausgezeichneter Männer" ausgearbeitet hatte. Es ist eine treffliche Arbeit in großem Sinne und großem Stile. Wenn man von dem Entwurf der Reichsverfassung des Jahres 1849 gesagt hat, daß er, so wirkungslos er zunächst blieb, doch die Grundlage der Verfassung des heutigen Deutschen Reiches geworden sei, so mag man etwas Ähnliches auch von diesem Gesetzgebungswerk behaupten, das unverdienter Vergessenheit verfallen ist, nur sind in ihm die Aufgaben der Reichsgewalt viel weiter gefaßt, als es sich später als nötig herausgestellt hat[1]. Es wurde in ihm die Aufhebung aller Flußzölle für die deutsche Schiffahrt und Flößerei auf deutschen Flüssen mit dem Eintritt der Geltung der Reichsverfassung ausgesprochen. Von außerdeutschen Schiffen und ihren Ladungen ist das Reichsministerium des

[1] Selbst Eckert, der die Ereignisse von 1848 nur mit ein paar Worten behandelt, S. 305, weiß nichts von seiner Existenz.

Handels ermächtigt, die bisherigen Flußzölle auch ferner für Rechnung und auf Kosten des Reiches zu erheben, soweit nicht Verträge mit dem Ausland entgegenstehen. Die Ausgleichung auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen, auf der Weser, Ems, Elbe und Donau erfolgt vom Reiche nach dem ermittelten Reinertrag der Zölle von 1843—1847; diese Ausgleichsrente soll auch die Kosten der Instandhaltung der Schiffbarkeit des Flusses enthalten; doch muß der betreffende Staat nachweisen, daß er sie wirklich aufgewendet habe; der Überschuß wird in einer Rente vergütet, die in 20 Jahren erlischt. Privat- und Kommunalzölle werden in einer dauernden, aber zum zwanzigfachen des Betrages ablösbaren Rente vergütet. Demgemäß wollte jetzt das Reich die Oberaufsicht über die Wasserstraßen übernehmen; es hat das Recht, Bauten zur Verbesserung der Schiffbarkeit auf seine Kosten ausführen zu lassen, auch auf Flüssen, die nur einem Staat gehören. Auf diesen soll sie im übrigen nur darauf sehen, daß alle Abgaben aufgehoben und alle Schiffer gleich behandelt werden. Bei nichtstaatlichen Flüssen soll die Reichsgewalt die Streitigkeiten schlichten und die Einzelbeiträge bestimmen. Außerordentliche Verbesserungen der Flüsse soll überhaupt der Reichstag beschließen; die Ausführung geschieht aber durch die Behörden des Uferstaates, der auch Eigentümer der ausgeführten Bauten bleibt. Doch geht das Reich bei direkter Vernachlässigung durch seine eigenen Beamten vor. Zur beständigen Beaufsichtigung ernennt das Reich besondere Reichsbaumeister in den einzelnen Reichsbaukreisen.

Viel weniger radikal waren die Bestimmungen über die Schiffahrt ausgefallen. Der Lotsenzwang, den doch außer Holland nur die kleineren Staaten beibehalten hatten, war diesen belassen; Bestimmungen über Vereinigungen der Schiffer zur Erreichung erlaubter gewerblicher und sonstiger gemeinsamer Zwecke blieben der Gewerbegesetzgebung vorbehalten; über die Preisbildung wurde jedoch schon jetzt verfügt, daß bei völliger Freiheit des Transportvertrages doch Verträge zulässig seien, durch welche jene Preise und Bedingungen auf bestimmte Zeit geregelt würden; jedoch müßten sie der vorgesetzten Behörde vorgelegt werden und völlig freiwillig sein. Nach dem Beitritt kann ein Teilnehmer nur wegen genügender, im Vertrage selbst begründeter Ursachen austreten oder ausgeschlossen werden; doch steht am Jahresschluß nach dreimonatlicher Kündigung der Austritt frei. — So suchte man nochmals die Beurtverträge allgemein gesetzlich zu regeln. Auch die Haftpflicht des Schiffers fand eine ziemlich genaue Regelung und weitere Ausdehnung auch auf alles Verschulden der Schiffsmannschaft. Nur solche Zufälle, welche sich auch durch die höchste Sorgfalt nicht abwenden lassen oder innere Fehlerhaftigkeit der Ware, befreien von ihr.

Die rheinischen Handelskammern waren mit dem Entwurf durchaus einverstanden, sie drängten noch im Herbst 1849 auf die Publikation des Gesetzes, zumal wieder für alle Kolonialwaren einschließlich des Rohzuckers der Oktroi höher stünde als die Fracht. Noch hoffte man, daß das Erfurter Parlament den Entwurf rasch verabschieden würde; er ist dort aber gar nicht mehr zur Beratung gekommen. Wie hätten auch die Einzelstaaten jetzt noch solche Beschränkungen ihrer Befugnisse dulden können! Ebenso klar aber war es, daß es schlechtweg beim alten nicht bleiben könne. Der neue preußische Handelsminister, von der Heydt, wiederum ein rheinischer Kaufmann, erließ im Mai 1850 eine Denkschrift, in der die bestimmte Absicht der Regierung ausgesprochen war, den Uferstaaten eine Ermäßigung der Zölle auf dem Rhein um die Hälfte des Normalsatzes (sc. von 1845) vorzuschlagen. Der jetzige Bevollmächtigte bei der Zentralkommission, Delbrück, der sich hier seine handelspolitischen Sporen verdiente, setzte zunächst für zwei Jahre wenigstens für die Talfahrt diese Ermäßigung allgemein durch, für die Bergfahrt behielten wenigstens Hessen und Nassau noch zwei Drittel ihres Oktroi [1]. Auch hierzu waren sie nur durch die Drohung Preußens, ihren Schiffern alle Begünstigungen zu entziehen, vermocht worden. Außerdem wurden wieder einige Waren in niedere Klassen, Heringe z. B. in die unterste der Zwanzigstelgebühr versetzt. Galt der neue Tarif auch nur für die deutschen Schiffe, so war doch für die gleichgestellten Flaggen, Niederlande, Belgien, Frankreich sofort dieselbe Behandlung in Aussicht genommen.

Gewiß war es eine namhafte Erleichterung, aber doch eine solche, die den bisherigen verworrenen Zustand geradezu festlegte, und die verschiedene Behandlungsweise der Zölle in den einzelnen Staaten garantierte. Wenigstens kam eine gemeinsame Rheinpolizeiordnung, wie sie schon 1848 in der durch die Handelsabgeordneten erweiterten Sitzung der Zentralkommission beschlossen war, jetzt zu stande. Sie machte die Ungleichheit im Zollwesen nur fühlbarer. Der neue Tarif wurde über 1853 hinaus verlängert, aber er befriedigte niemand. Der Minister v. d. Heydt, der mit der Handelskammer Düsseldorf in enger Fühlung stand, rechtfertigte den bestehenden Zustand ihren Beschwerden gegenüber mit Achselzucken, da es für Preußen unmöglich sei, mehr zu erlangen: Brückengelder und Lotsengelder ganz aufzuheben, sei unablässige Bemühung Preußens, scheitere aber an den anderen Staaten. Freilich hatte man die Segelschiffahrt während der Stürme von 1848, um sie zu beschwichtigen, davon befreit, und sich wohl gehütet, ihr die verhaßte Last wieder aufzulegen. Der Minister rechtfertigte

[1] Eckert 307 f. Jahresbericht 1851. Schirges 209, 228.

dies als eine Rücksicht der Billigkeit auf diese hartgedrückten Leute. Auch die Aufhebung des Lotsenzwanges für Schiffe unter 600 Zentner kam nur ihnen zu gute. Ihnen war auch die Hälfte der Rekognition nachgelassen worden, während Dampfer und Schleppkähne sie voll bezahlen mußten. Gegen diese besonders hatte die Handelskammer remonstriert, da sie als eine Verdopplung der Gewerbesteuer wirke. Das bestritt der Minister: die Rekognition sei ein Wegegeld wie die Chausseegelder und könne deshalb auch weder aufgehoben noch auch nach der Ladung bemessen werden; man solle sich an die übrigen Erleichterungen halten.

Diese aber erschienen um so unzulänglicher, wenn man sie jetzt mit dem energischen Vorgehen Hollands verglich. Die Versprechungen des Jahres 1848 bezeichneten ihm den Weg; hier wenigstens war nur von energischem Voranschreiten und von keiner Reaktion die Rede. Zugestandenermaßen war es das große Vorbild der Reformen Peels, das Holland nach sich zog. Schon am 15. September 1850 trat die neue Gesetzgebung in Kraft: Die fremden Flaggen wurden auch bei der Fahrt nach den Kolonien der heimischen fast gleichgestellt, die Einfuhrzölle durchweg sehr gemindert, alle differentiellen Begünstigungen vermieden, die Rhein- und Ysselzölle aufgehoben, die Durchfuhrzölle gänzlich abgeschafft, die Retorsionsmaßregeln aufs Nötigste beschränkt. Unumwunden hatte man in den Motiven angegeben: die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes der Nachbarstaaten mache die Aufhebung der Transitzölle zur Notwendigkeit. Holland hatte sich selber wiedergefunden; es konnte fortan wirklich die Gunst seiner geographischen Lage benutzen. Im Rheinland vermochte man vielfach das alte Mißtrauen nach dem Grundsatz des timeo Danaos et dona ferentes nicht gleich zu überwinden. Es blieb die Möglichkeit der Retorsion, d. h. die Wiedereinführung der Rheinzölle bei ungünstigerer Behandlung der niederländischen Flagge, auch der droit fixe war nicht ausdrücklich erwähnt — er war seit 1845 selten bezahlt worden, weil man nach der bedeutenden Erniedrigung der Transitzölle meist vorgezogen hatte, diese zu entrichten. Jetzt befürchtete die Handelskammer Köln, daß er doch noch zum Nachteil der Schiffe, die nach Antwerpen gingen, erhoben werden würde und verabredete schon wieder mit der dortigen Handelskammer einen Aktionsplan; aber diesmal behielten die Optimisten recht: ohne alle Kleinlichkeit, wie namentlich die Düsseldorfer Kammer hervorhob, wurden die Bestimmungen in Holland gehandhabt.

Unter solchen Voraussetzungen waren die Verhandlungen über einen neuen Handels- und Schiffahrtsvertrag, nachdem der alte 1849 gekündigt war, leicht. Die Verhandlungen hatten schon vor dem Erlaß des neuen

Gesetzes begonnen[1] und führten jetzt am Jahresschlusse 1851 zum Ziele. Hier war nun vorläufig alles Wünschenswerte erreicht. Den Schiffen des Zollvereins und ihrer Ladung war fortan vertragsmäßig der Erlaß des Oktroi gesichert, und ebenso war ausdrücklich das droit fixe für die Rheinseefahrt und für die Fahrt auf den intermediären Gewässern von und nach Belgien beseitigt. Schleusen- und Brückengelder und Lotsengebühren wurden auf die Hälfte gesetzt; durch Ermäßigung der Gewerbesteuer wurde der Betrieb der deutschen Binnenschiffahrt in Holland erleichtert, während bisher namentlich die deutsche Personen-Dampfschiffahrt, nachdem man sie endlich zugelassen hatte, abnorm besteuert war.

So freudig man am Rhein dies Ergebnis begrüßte, so stark erschien seitdem der Abstand zu den deutschen Verhältnissen. Die Handelskammern, zumal Düsseldorf, forderten von jetzt ab ständig ein gleiches Vorgehen Deutschlands, also völlige Aufhebung des Oktroi wie der Rekognition. Schon im Jahre 1852 richteten die gesamten Schleppschiffahrtsgesellschaften eine dringende Vorstellung an die Zentralkommission, in der die Notlage der Schiffahrt gegenüber der Eisenbahn in eindringlicher Weise klargestellt war: der Fortbestand der Rheinzölle erschien ihnen als eine Monstrosität. Von Havre bis Stettin seien alle Seehäfen durch Schienenwege mit dem Innern verbunden, auf nie gekannten Wegen versorge sich die Schweiz, demnächst sei auch eine vollständige Linie Havre—Basel fertig. Alles erweise, wie Holland richtig, aber auch allein erkannt habe, den Oktroi als unmöglich. Ein kleiner Unterschied von wenigen Centimes verleihe einer konkurrierenden Straße den Vorzug, welches Alter und welche Gewohnheit auch den anderen Routen zur Seite stehen mögen. Und wieder wird erwiesen, daß die Belastung höher als die Frachtauslage sei; denn das Sinken der Frachten hatte rasch noch immer jede Lastenverminderung überboten und für die Schiffahrt unnütz gemacht. Auf 36 Kreuzer Fracht Rotterdam—Mannheim pro Zentner kam jetzt doch wieder 40 Kreuzer Oktroi. Trotz der glänzenden allgemeinen Geschäftslage behaupteten die Gesellschaften, die in ihren Anfängen so große Tage erlebt hatten, sich nur notdürftig halten zu können. Der Kurs ihrer Aktien stand durchschnittlich auf 75 und 80, nachdem sie bereits auf 50 % über pari gestanden hatten. Diese Eingaben wiederholten sich seitdem ziemlich regelmäßig und sie wurden, wie wir schon gesehen, durch die Ergebnisse der Güterbewegung unterstützt.

Die Staatsregierungen aber waren jetzt gar nicht mehr geneigt, weitere

[1] Zimmermann 157 f. und 795 ff.

Bewilligungen zu machen, seitdem die Kosten der Rheinregulierung anwuchsen. In den Jahren 1831—1850 hatte sie bereits 36 687 395 Mk. gekostet, in den nächsten zwei Jahrzehnten wuchsen die Kosten auf 91 036 620 Mk. an; sie standen schon bis 1860 fast regelmäßig zwischen 3 und 4 Millionen Mark jährlich. Freilich war für den Oberrhein die Regulierung ganz allein im Landeskulturinteresse erfolgt, und man konnte in Baden rechnen, daß ganz abgesehen von der Sicherung und der Sanierung des Landes der bloße Wertzuwachs mit 37 Millionen den Ausgaben von 40 Millionen nahe kam. Auch am Niederrhein hält das Interesse der Landeskultur an der Regulierung dem der Schiffahrt etwa die Wage, und nur die Bauten am Mittelrhein sind ganz überwiegend zur Verbesserung der Fahrbahn unternommen. Auch hat nach sorgfältigen Berechnungen der beste Kenner der Binnenschiffahrtsabgaben, Schumacher, die bestimmte Ansicht ausgesprochen, daß die Ausgaben, welche vor der Aufhebung der Rheinabgaben verwendet worden sind, durch diese reichliche Deckung empfangen haben. Wie man im Jahre 1848 auf Grund vielleicht nicht ganz zuverlässiger Berechnungen hierüber urteilte, haben wir gesehen[1].

So traten nochmals Erörterungen, wie sie einst schon den Rastatter Kongreß beschäftigt hatten, in den Vordergrund. Die preußische Regierung legte im Jahre 1856 ihren Standpunkt in einer offiziösen Broschüre „Der Güter- und Schiffahrtsverkehr auf dem Rheine nach amtlichen Anschreibungen dargestellt“ dem Publikum dar. Es war ein Ausfall der mißtrauischen preußischen Bureaukratie gegen die beargwöhnten kapitalistischen Gesellschaften: „Ihre Anträge auf Ermäßigung (!) des Rheinzolles drückten nichts anderes aus als das Verlangen, die Kosten der Unterhaltung der Wasserstraße denjenigen aufzubürden, welche aus dem Rheinverkehr wenig oder gar keinen Vorteil zögen, damit die hohen Frachtsätze und Dividenden beibehalten werden könnten; denn es bedürfe wohl keines Hinweises auf die für Uferbauten und Stromkorrektionen verwandten Summen und auf die dem Rheinzoll zur Last fallenden Renten und Besoldungen, um darzutun, daß der Rheinzoll für Preußen keineswegs eine ergiebige Finanzquelle sei. Höchstens für einzelne Artikel könne man eine Ermäßigung bewilligen, wenn nachgewiesen werde, daß sie in der niedrigsten Frachtklasse ständen und demungeachtet die Konkurrenz mit den anderen Verkehrsstraßen nicht bestehen

[1] Auf die Entwicklung des Strombauwesens näher einzugehen, liegt hier kein Grund vor. Ich verweise zunächst auf die Darstellung des offiziellen Werkes „Der Rheinstrom“, sodann auf die letzte Darstellung von Beyerhaus „Der Rhein von Straßburg bis zur holländischen Grenze“ und auf die zusammenfassenden Darstellungen bei Eckert 309 ff. und namentlich bei Schumacher, Binnenschiffahrtsabgaben.

könnten." Dieser Fiskalismus war leicht schon durch den Hinweis zu widerlegen, daß wieder wie im 18. Jahrhundert die Zollstellen, namentlich die Emmericher umfahren, die Güter bei Lobith ausgeladen und oberhalb Emmerich wieder eingeladen wurden. Und wieder erhob sich im Rheinland der Vorwurf: Überall sehe man jetzt Interesse an der Förderung des Handelsverkehrs, wie die Ablösung des Sundzolles, die Bestrebungen zur Aufhebung des Stader Zolls, die Donauregulierung; dem allen seien die Belastungen und Hemmungen der Rheinschiffahrt diametral entgegengesetzt[1]. Langsam fingen die Regierungen an nachzugeben. Auch diese letzte Phase in der Geschichte der Rheinzölle brauchte aber noch 10 Jahre bis zum völligen Verzicht.

Noch einmal zeigt sich zum Schluß, daß der Hauptteil der Rheinschiffahrtsabgaben gar keine Schiffahrtsgebühren waren, sondern eine unhaltbare Abart von Eingangs- und Transitzöllen. Als 1859 die sämtlichen Zollvereinsstaaten sich nicht mehr der Erwägung verschlossen, daß die Zeit abgelaufen sei, in der Durchfuhrzölle wünschenswert und möglich waren, scheiterte ihre Aufhebung doch noch einmal an dem Widerspruche gerade desjenigen Staates, der jetzt wieder der verkehrsfreundlichste war. Baden nämlich wollte, daß nicht halbe Arbeit gemacht werde. Gemeinsam mit Preußen hatte es den Antrag gestellt, gleichzeitig die Rheinzölle sehr zu ermäßigen; denn bei der schon bestehenden Konkurrenz der Eisenbahnen müsse jede Frachtermäßigung auf diesen ihre Rückwirkung auf den Rhein äußern; durch die Aufhebung der Durchfuhrzölle würde der Zentner um 5 Sgr. auf dem Landwege erleichtert; was würde dann das Schicksal des Rheines sein? Diesmal war es das kleinsinnige fiskalische Interesse von Nassau und Hessen, das die Herabsetzung verhinderte. So verweigerte denn Baden auch jener Aufhebung seine Zustimmung und legte in einer ausführlichen Denkschrift dem Publikum die Akten dieses Prozesses zur Kenntnisnahme vor; denn noch immer bedurften die Staaten den Druck der öffentlichen Meinung, um ihren Verbündeten auch nur das Notwendige abzuringen. Im nächsten Jahre wurde infolgedessen, damit man zur Aufhebung der Transitzölle, die 1861 eintrat, gelangen könne, auf der Konferenz der Rheinuferstaaten in Karlsruhe (12. 12. 1860) zwar die Ermäßigung durchgesetzt, aber Hessen und Nassau eine Begünstigung zugebilligt: Alle der Voll- oder Viertelsgebühr unterworfenen Waren, ausgenommen Bau- und Nutzholz, sollten fortan so verzollt werden, daß für die Anteile Preußens, Bayerns und

---

[1] Eingabe der H.-K. Düsseldorf 1. Dezember 1857.

Badens nur 1/10 des Normalsatzes der vollen Gebühr für Bergfahrt erhoben werden sollten, für Hessen und Nassau jedoch 1/6. Die bisherige Viertelsgebühr kam also als besondere Rubrik in Wegfall, Berg- und Talfahrt wurden einander gleichgestellt und damit wieder ein Hauptgrundsatz, sogar der älteste überhaupt, der Rheinzollgesetzgebung geopfert[1]. Dadurch war die Vollgebühr auf 1/8 in der Bergfahrt, auf 1/6 in der Talfahrt gegen den konventionsmäßigen Satz beschränkt. Der Jahresbericht von 1861 konnte feststellen, daß die Zolleinnahmen um 979 449 Fr. 59 Cts. zurückgegangen seien. Die Aufhebung der Durchlaßgebühren bei Schiffsbrücken, die Preußen und Baden schon 1859 beantragt hatten, folgte 1862 nach, auch wurde die Vorausbezahlung der Abgabe für größere Strecken ermöglicht.

Nur einige Handelskammern bezeigten sich mit dieser Änderung zufrieden[2], andere faßten sie höchstens als eine Abschlagszahlung auf. Die Handelskammern Düsseldorf und Köln begrüßten zwar freudig die Aufhebung der Transitzölle und hofften, daß das Opfer von 325 171 Mk., das allein Preußen brachte, sich reichlich durch Aufschwung des Handels und der Steuerkraft bezahlt machen werde; aber ganz im Sinne jener badischen Denkschrift betonten sie: als notwendige Konsequenz ergebe sich die Befreiung der deutschen Flüsse von allen Zöllen. Es bildete sich in diesen Jahren unruhiger Erwartungen ein besonderes Komitee der Rheinschiffahrtsinteressenten unter Führung der Handelskammern und entfaltete eine rege Agitation. Sehr richtig schlug es den Weg ein, die Staatsverwaltungen, insbesonders die preußische, nicht durch Opposition zu erbittern, sondern durch Aufmunterung vorwärts zu treiben. Das Programm, wie es 1862 aufgestellt wurde, ist durch die tatsächliche Entwicklung der nächsten 10 Jahre erfüllt, teilweise überflügelt worden. Es verlangte 1. gänzliche Befreiung des Rheines von dem Rest der Zölle und der Rekognitionsgebühr, wie sie aus juristischen und wirtschaftlichen Gründen gleich wünschenswert sei; 2. völlige Aufhebung des Lotsenzwanges; 3. regelmäßige, alle 2 Jahre wiederkehrende Befahrung des Rheinstromes; 4. einige Vereinfachungen in der Verzollung und Aufhebung des Wechsels der begleitenden Zollbeamten für nicht verschlossene Schiffe; endlich 5. eine Vertretung der rheinischen Schiffer und des Handelsstandes bei Erlaß und Änderung wichtiger Reglements und Ver-

[1] Er lag der gesamten Zollgesetzgebung des Mittelalters zu Grunde und beruhte auf dem erhöhten Entgelt für Benutzung des Leinpfades bei der Bergfahrt. Siehe Sommerlad, Rheinzölle.

[2] So Mainz Eckert 319.

ordnungen für den Verkehr auf dem Rhein; also im wesentlichen eine Ergänzung der Zentralkommission, wie sie vorübergehend schon einmal im Jahre 1848 stattgefunden hatte. Man begründete in dieser Epoche der neuen Ära dieses Begehren mit dem allseitigen Streben nach Konstitutionalismus, und indem man freudig den Abschluß der neuen Handelsverträge begrüßte, deutete man doch an, wie sehr sich Preußen die Sache hätte erleichtern können, und wieviel stärker in den Zwistigkeiten mit den süddeutschen Staaten seine Position sein könne, wenn es sich auf vorhergehende Beratungen mit seinen Handelskammern berufen könnte. Bei dem französischen Vertrag selber sprach man nur nebenher ein leises Bedauern aus, daß nicht auch die belgisch-holländischen Häfen ebenso wie die Hansestädte zu Vorhäfen des Zollvereins erklärt worden seien; dies sei „eine für die Rheinschiffahrt nachteilige Omission". Auch der erste deutsche Handelstag nahm damals in seinen reichhaltigen Wunschzettel die Aufhebung aller Wasserzölle auf. Die Hoffnungen und Forderungen von 1848 verschwanden eben nirgend wieder von der Tagesordnung.

Nachdem man doch soeben eine wesentliche Ermäßigung des Oktroi erlangt hatte, richteten sich jetzt die unmittelbaren und unausgesetzten Angriffe gegen die Rekognition, die als eine durchaus irrationelle, den Verkehr hemmende Steuererhebungsmethode gekennzeichnet wurde. Die Freilassung der Kähne unter 500 Ztr. war allerdings bedeutungslos, die Nichtberücksichtigung der Ladung war hart und der Vorwurf unwiderleglich, daß dadurch die Verladung von kleineren Gütermengen ausgeschlossen sei, da alsdann die Rekognition die Fracht übersteige. Namentlich aber warf man diesen unbeweglichen Gebühren vor, daß sie eine Besteuerung der Geschwindigkeit seien, da natürlich die Beschleunigung des Umsatzes stets in Wechselwirkung die Minderung der Preise mit sich führt. Es ist derselbe Vorwurf, der sich stets gegen jede Bruttosteuer erhebt und der auf einem anderen Gebiete dazu geführt hatte, den Zehnten als eine progressive Besteuerung und daher Verhinderung jeder Kulturverbesserung zu bezeichnen. Schon 1851 hatten die Dampfschleppschiffahrtgesellschaften in einer Denkschrift berechnet, daß die Rekognition 1¹/₄ % vom Kapital der Gesellschaft, 1³/₄ % der Bruttoeinnahme, 25 % der Dividende ausmache; jetzt (1862) betrug bei der Düsseldorfer Schleppfahrt nach glaubwürdiger Angabe der Handelskammer die Rekognition allein fast 4 % des Bruttoertrages und jedes Dampfboot, das 40 Reisen von Rotterdam nach Mannheim machte, hatte an ihr 9600 Mk. jährlich zu entrichten. Wenn die Handelskammern solche Zahlen mit den bescheidenen Beträgen der Gewerbesteuer, die ja im übrigen die Schiffahrt auch trug, und mit

der geringen Steuer der Eisenbahnen verglich, so war es ihnen nicht zu verdenken, wenn sie schärfer als je die Klage wegen Überlastung erhoben. Daß sie die Ausgaben des Staates für die Verbesserung der Wasserstraße dabei geflissentlich nicht in Anschlag brachten, war ihr Interessentenrecht. Wenn es dem Staate aber noch daran gelegen gewesen wäre, Gebühren für die Benutzung der Wasserstraße im Verhältnis zu seinen Selbstkosten festzuhalten, so wäre die Rekognition allein hierzu geeignet gewesen, so reformbedürftig sie war; an dem Rest der eigentlichen Zölle war nichts mehr zu halten.

Unzweifelhaft würde das Interesse an der Beibehaltung der Wasserstraßenabgaben bei den Staaten ein weit lebhafteres gewesen sein, wenn sie schon damals die Eisenbahnen besessen hätten. Der einzige unter den Rheinuferstaaten, der ein Staatsbahnsystem besaß, Baden, war aber gerade in der Lage, mit diesem nicht Konkurrent der Wasserstraße zu sein, sondern im Gegenteil auf den Rhein als Zufuhrstraße zu seinem großen Umschlagplatz und seinen Bahnen den höchsten Wert legen zu müssen. Die übrigen Staaten, Preußen an der Spitze, hörten einstweilen sogar mit Sympathie die Klagen über die erdrückende Konkurrenz der Eisenbahnen; eine Auffassung derselben, wie sie seitdem bei den gelehrten und ressortpatriotischen Mitgliedern des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und ihren Hilfstruppen unter den Nationalökonomen der Hochschulen üblich geworden ist, wäre im Anfang der sechziger Jahre noch nicht möglich gewesen, da der Sporn des fiskalischen Interesses fehlte. Der Jahresbericht der Zentralkommission von 1864 wies unter allen bisherigen auf das Schreckgespenst, daß der Rhein zu Gunsten der Eisenbahnen allmählich verlassen würde, am eindringlichsten hin, zeigte den enormen Rückgang der Gesamtverladungen, den man in dem einen Jahre 1863 fast auf $1/7$ veranschlagen konnte; auch die beiden Personendampfschiffahrtgesellschaften hatten zusammen gegen 100000 Personen weniger befördert. Auch die Oktroieinnahme war demgemäß in diesem Jahre um 177155 Fr.[1] zurückgegangen. Für den Haushalt kleiner Staaten, wie Hessen und Nassau, mochten ihre Anteile noch immer einige Bedeutung haben, Preußen aber ebenso wie Bayern, bei dem die paar Groschen, die es für seine kurze Rheinstrecke erhielt, im Vergleich zu Ludwigshafens Emporkommen bedeutungslos waren, mußten sich ernstlich fragen, ob nicht die Zeit gekommen sei, auf eine fiskalisch geringfügige, volkswirtschaftlich schädliche Einnahme zu verzichten. Ein Versuch, die zweite Gebührenklasse aufzuheben und dadurch den Kreis der zollfreien

[1] Von 1369533 Fr. in 1863 auf 1192377 Fr. in 1864.

Güter zu erweitern, scheiterte zwar 1863, dafür aber schloß sich Hessen 1864 der Ermäßigung an, die zwei Jahre zuvor für den Wasserzoll seitens Preußens, Bayerns und Badens erfolgt war, so daß Nassau jetzt allein mit seinem hohen Zoll stand. Wichtiger war, daß damals die Rekognition durchweg auf die Hälfte herabgesetzt wurde; freilich zeigt auch die Statistik der Güterbewegung in den Rheinhäfen in diesen zwei Jahren wieder einen Rückgang von 5 310 653 Ztr.[1]. Noch brachte das Jahr 1865 eine Ermäßigung für Eisen und Stahl; wirksam konnte sie nicht mehr werden; denn der Sturm des Jahres 1866 fegte auch den Rest der Rheinschiffahrtsgebühren hinweg. Nassau, das von seiner Entstehung bis zu seinem Lebensende Schwierigkeiten jeder Art bei jedem Fortschritt gemacht hatte, war glücklich beseitigt; die übrigen Staaten erklärten sich in den Friedensverträgen bereit, mit dem Beginn des Jahres 1867 die Erhebung der Rheinzölle einzustellen. Der Betrag der Gebühren von der niederländischen Grenze bis Mannheim hatte zuletzt nur noch 14,21 Cts. pro Zentner betragen. Auch Frankreich opferte seinen winzigen Rest — es wurden im ganzen an den zwei oberrheinischen Zollämtern zu Breisach und Straßburg 1713 Fr. 23 Cts. erhoben — als im Jahre 1868 die revidierte Rheinschiffahrtsakte von sämtlichen Rheinuferstaaten vereinbart wurde.

Sie fällt als zum gegenwärtigen Zustand gehörig nicht mehr in den Bereich dieser historischen Betrachtung. Damit sie die Grundlage einer neuen, ersprießlichen Entwicklung werden konnte, mußte sie sich aber auf den Erfahrungen der Vergangenheit aufbauen, die gleich lehrreich waren, ob sie erfreulich, ob sie schmerzlich gewesen waren. Wenn jetzt die völlige Freiheit für die Schiffe aller Nationen, den Rhein zu befahren, festgestellt wurde, so war dies die Erfüllung des Clancartyschen Antrags auf dem Wiener Kongreß, dessen Ablehnung damals zwar nötig gewesen, in der Folgezeit aber so oft bedauert worden war. Wenn noch besonders den zur Rheinschiffahrt gehörigen, d. h. den Uferstaaten zuständigen Schiffen die Wahl jedes Weges auch außer Waal und Leck ins Meer und nach Belgien freigelassen wurde, so war dies das Ergebnis jener langen und wechselvollen Kämpfe um die Wasserverbindung mit Antwerpen. Die Aufhebung aller Abgaben, die sich lediglich auf die Tatsache der Befahrung gründen, auf dem Rhein, seinen Nebenflüssen, seinen Armen war die Erfüllung des Programms von 1848, durch einen völkerrechtlichen Akt jetzt vielleicht noch besser gesichert als durch eine gleichlautende Verfassungsbestimmung für alle deutschen Ströme, wie sie in der Verfassung

[1] 1862: 32 380 986 Ztr.; 1864: 27 070 333 Ztr.

des Deutschen Reiches einige Jahre später nachfolgte. Wurde verboten, auf dem Wasserwege eingehende Waren anders zu behandeln als die auf dem Landwege eingehenden, so entsprach dies wohl einem allgemeinen Grundsatz der deutschen Handelspolitik, erinnerte aber noch besonders daran, wie die Rheinzölle zu einer besonderen Form des Eingangs- und Transitzolles für ausländische Waren geworden waren. Wenn man die bewährten Bestimmungen der Akte von 1831 über Patenterteilung, Lehrzeit und Dienstbücher im wesentlichen beibehielt, so zeigt sich, daß man schon damals im wesentlichen die richtige Mittellinie zwischen den Rücksichten auf die Freiheit und auf die Sicherheit des Betriebes gefunden hatte; wenn das Patent nicht mehr auf ein Schiff oder eine Unternehmung, sondern auf eine Person lautete, so bestätigte man nur, was jetzt seit längerer Zeit geübt worden war. Wenn die Berechtigung der Einzelstaaten, anderwärts geprüfte Dampfschiffsführer auf ihrer Strecke auszuschließen, aufgehoben wurde, so kam damit jener Rückfall in den Partikularismus in Wegfall, der doch einst einen Schutz für das neue Betriebsmittel bedeutet hatte, als sich die hadernden Staaten zu keinem gemeinsamen Reglement der Schiffahrt hatten vereinbaren können. So hatten auch alle Einzelbestimmungen über Instandhaltung der Fahrstraße und des Leinpfades, über Verbot eines besonderen Entgelts für Brückendurchlaß, über Hafengebühren und Kranengelder ihre Geschichte, deren Entwicklungsstufen der Oktroivertrag, die Wiener Akte, die erste Rheinschiffahrtsakte von 1831 und auch der verschollene Gesetzentwurf von 1848 — obwohl ihn damals wohl niemand wieder eingesehen hat — waren.

Auch den schwer zu befriedigenden Handelskammern schien es damals, als ob so gut wie alle Wünsche befriedigt seien. Einem übertriebenen Optimismus, als ob nun mit einem Schlage die Rheinschiffahrt die Bahnen überflügeln würde, hat sich damals niemand hingegeben. Der Bericht der Zentralkommission, der im Jahre des Erlasses der Akte ausgegeben wurde, spricht nur die Erwartung aus, daß in der Teilung der Arbeit, die sich in den letzten Dezennien vollzogen habe, ein dauernder Stillstand eintreten werde, der sich nicht wieder zum Nachteil der Schiffahrt ändern werde[1]. Aber es gibt keinen Stillstand im Wirtschaftsleben, sondern immer entweder Rückgang oder Fortschritt. In ungeahnter Weise sollte sich von 1870 ab die Rheinschiffahrt heben und diese Entwicklung hat neue Probleme, neue Kämpfe mit alten Gegnern und mit

[1] Jahresbericht 1868.

alten Bundesgenossen gebracht. Die gesetzlichen Grundlagen aber, wie sie 1868 gelegt wurden, haben nur geringe Änderung erfahren; der wirtschaftliche Erfolg bietet ihre beste Bewährung; und die Wünsche der Konkurrenten der Rheinschiffahrt, sich den Wettbewerb erleichtert zu sehen, werden auch in Zukunft zum mindesten mit diesen Grundlagen rechnen müssen.

Rückblick.

An allen Wandlungen des alles verwandelnden XIX. Jahrhunderts hat die Rheinschiffahrt teilgenommen, so daß sie wie ein Probestück moderner Wirtschaftsgeschichte anzusehen ist. Das XVIII. Jahrhundert vor der Revolution zeigt auf diesem Gebiete des Verkehrswesens nichts als Verwahrlosung, Versteinerung aller Zustände, Verewigung aller Gebräuche, die großenteils schon bei ihrer Entstehung Mißbräuche gewesen waren. Erträglich wurde ein solcher Zustand nur durch die Schlaffheit der Ausführung; jedoch ist die enorme Verteuerung und die schneckenhafte Langsamkeit aller Verkehrsleistungen die notwendige Folge, die Lokalisierung des Wirtschaftslebens wieder deren Konsequenz.

Die Revolution bringt einen heftigen Vorstoß zu radikaler Umwandlung: Aufhebung der Gilden, Versuche, dem Schlendrian des Abgabenwesens zu steuern. Er ist kurz und bleibt fast erfolglos. Die Betroffenen zeigen wenig Neigung zu solchen Änderungen; mit politischem Radikalismus verbindet sich bei ihnen eine zähe rückschrittliche Gesinnung in wirtschaftlichen Dingen. Zugleich reißt wie politisch so auch wirtschaftlich die Rheinlande, die bisher aufeinander angewiesen waren, die Douanenverfassung auseinander. Eben hierdurch wird es aber auch nötig, die Verkehrsstraße selber auszunehmen: Der Rhein wird Grenze, aber eben auch deshalb ein fortgesetzter Freihafen.

In den Verhandlungen über die Neugestaltung der Verkehrsgesetzgebung und der Gebühren sind die Franzosen nicht die einzigen Vertreter der modernen Theorien von völliger Abgabenfreiheit aller Straßen, sondern entschieden tritt hierfür auch der neu sich bildende oberrheinische Staat, Baden, ein, der davon den größten Vorteil zu erwarten hat, während Preußen noch von ziemlich kleinlichen lokalen und fiskalischen Beweggründen geleitet wird. Der Oktroivertrag, das Ergebnis dieser Verhandlungen, ist im wesentlichen ein Werk Napoleons und trägt den Stempel seines Geistes, gleichviel ob er persönlich an den Einzelheiten

Anteil gehabt hat. Diese neue Verfassung bringt nach der bisherigen Anarchie die konsequente Durchführung einer straffen Bureaukratie; sie setzt eine völlige Einheitlichkeit der Verwaltung ohne Rücksicht auf die Uferstaaten bis zur holländischen Grenze fest; freilich trägt diese nur anfangs noch etwas internationales Gepräge, bis Napoleon es für gut befindet, den zaghaften Teilhaber Dalberg abzufinden und den seine Stellung überschätzenden Generaldirektor Eichhoff zu entfernen. Nachdem auch Holland, das seine althergebrachte wirtschaftliche Übermacht auf dem Rheine nicht aufgeben will, erst stückweise vom Strome abgedrängt, dann verschlungen worden ist, ist die Einheit vollständig; der Rhein ist ein französischer Strom. Der Oktroivertrag hat die wichtigsten alten Einrichtungen bestehen lassen, aber alle in das System der Bureaukratie eingefügt; er hat die Abgaben nach dem volkswirtschaftlichen Grundsatz der Berücksichtigung der Verkehrsdichte auf die einzelnen Strecken verteilt, die Gilden im Sinne jener scharf kontrollierten, an Taxen gebundenen Napoleonischen Korporationen, die allgemeinen Zwecken dienen, umgestaltet, und den erzwungenen Umschlag beibehalten, um mit seiner Hilfe die Kontrolle völlig sicher zu vollziehen, nebenbei auch um die beiden Departementshauptstädte zu begünstigen. Denn mit naivem Eigennutz, aber nicht ohne Erfolg, muten Köln und Mainz ihre altreichsstädtische Lokalpolitik dem Kaiserreiche zu. Der Verkehr bleibt auch jetzt gering, ein dürftiger Kleinbetrieb; kaum daß sich gegen das Ende der Napoleonischen Herrschaft in den leitenden Kreisen Zweifel an der Richtigkeit der bisher befolgten Verkehrspolitik geltend machen.

Der Wiener Kongreß, wohlwollend abwägend und dank der Mühewaltung Humboldts gut unterrichtet — außer in einem Punkte, der freilich später der wichtigste werden sollte —, bringt zunächst einen Sieg des Partikularismus. Die Einzelstaaten als Besitzer der Rheinufer nehmen wieder die Verwaltung und Rechtsprechung in eigene Hände; ihr Ausschuß, die Zentralkommission, erhält gerade Befugnisse genug, um Veränderungen und Fortschritte zu hindern; bei ihrer Zusammensetzung und Stimmenverteilung ist es dann geradezu ein Glück gewesen, daß sie nicht majorisieren durfte. Die Neugestaltung des Gebührenwesens — Erhebung nach der Uferlänge — ist ein problematischer Fortschritt, schließt aber immerhin, da die Höhe der Gesamtgebühr die gleiche bleibt, eine kleine Erleichterung ein; doch geht die Absicht nach wie vor auf fiskalische Einnahmen, die speziellen Zwecken, auch solchen, welche in keinem Zusammenhang mit den Kosten der Strombauverwaltung stehen, gewidmet sind. Anderseits jedoch wird durch den Wiener Kongreß ein inter-

nationaler Rechtsboden geschaffen, ein großer allgemein völkerrechtlicher Gedanke ausgesprochen und damit ein über den Rhein hinausreichendes Prinzip aufgestellt, das sich zwar nur allmählich und bruchstückweise durchgesetzt hat, dem Wiener Kongreß aber sein bestes Stück Nachruhm sichert. Zugleich wird beschlossen, einige Ideen der Verkehrsfreiheit entschiedener, als es die französische Revolution je gewagt hatte, durchzuführen: Stapel und Gilden sollen fallen, Rangfahrten nur freiwillig sein, jedoch obrigkeitlich kontrolliert werden.

Es bleibt in diesem Werk eine wesentliche Lücke, die jedoch eine Konsequenz des Grundgedankens ist, wonach die Behandlung der Grenzzölle und der Wegegebühren ganz voneinander getrennt ist: Die Möglichkeit der Einführung von Transitzöllen, die sich auch auf den Strom erstrecken, wird außer Acht gelassen. Hier setzt der neue niederländische Staat ein und weiß seine Position mit diplomatischer Kunst und Zähigkeit zu verteidigen. Mit allen Mitteln sucht er die Herrschaft der holländischen Seehäfen über den Rheinverkehr und dadurch die Vormundschaft des holländischen Handels über die Rheinlande festzuhalten. In diesem zwitterhaften Staatswesen sind die holländischen Kaufleute höchst konservativ, während Antwerpen, gleichsam eine neue, durch keine Tradition belastete Handelskolonie, durchaus modern-wirtschaftlich gesinnt ist. An dieses suchen von Anfang an die Rheinlande Anlehnung. Die deutschen Staaten, der holländischen Handelsherrschaft gewöhnt, richten fast allein ihre Abneigung gegen die Stapelrechte, mit Ausnahme von Hessen, das gern den Mainzer Stapel so lange wie möglich behalten möchte; Preußen, optimistisch gegen die altbefreundeten Niederlande gesinnt, ist anfangs geneigt, alle Mittel, um Holland die Spitze zu bieten, aus der Hand zu geben. Es ist das Verdienst des Handelsstandes der Stadt Köln, dies verhindert zu haben. Herrscht hier gleich die reaktionäre Stimmung bei den kleineren Kaufleuten und Spediteuren vor, die nur den Stapel im Auge haben, so wissen doch einige kühne Köpfe auch diese zu benutzen; ihr Programm ist: Erwerb der freien Durchfahrt, Umwandlung Kölns aus einem Speditionsplatz zu einem Sitz des Eigenhandels, zum Ausgangspunkt einer Rheinseefahrt; ihr Mittel: Beibehaltung des Stapels als Tauschobjekt für die Transitzölle.

So drängen die Kölner das halbwiderwillige Preußen in den merkwürdigsten und wechselreichsten verkehrspolitischen Kampf. In ihm kehren sich die Zwangsmittel Preußens tatsächlich noch mehr gegen das deutsche Hinterland, um die Rheinuferstaaten zu Bundesgenossen zu pressen, als daß sie Holland unmittelbar schädigen. Dadurch wird die Ausführung

der Wiener Akte noch um 16 Jahre verschoben; die Beratungen über ein neues Reglement der Rheinschiffahrt sind nur eine Deckung, ein Vorwand für diplomatische Schachzüge. Die Verkehrsverteuerung, die aus diesem erzwungenen Stillstand folgt, rächt sich freilich in der Verschärfung jener schweren Krisis, die im folgenden Jahrzehnt die deutsche Volkswirtschaft betrifft. Sie aber drängt doch wieder dazu, den bestehenden Zustand etwas zu mildern. Die Oktroiverfassung zerbröckelt, schon ehe sie aufgehoben wird. Erleichterungen in den Zöllen werden zunächst im Binnenverkehr Preußens, dann auch der Nachbarstaaten, schließlich des Zollvereins zugestanden; die Regierung gibt damit schon jetzt unzweideutig zu erkennen, daß sie den Oktroibetrag nicht als eine gleichmäßige Schiffahrtsgebühr, sondern als einen Transit- und Eingangszoll betrachtet. Die Anzahl der stapelfreien Waren wird allmählich vergrößert; neue Massengüter, und zwar Kohle in stetigem und steigendem Maße, Getreide schwankend aber durch die billige Rückfracht der leeren Kohlenschiffe begünstigt, dringen vor; die Rangfahrten kommen für solche Güter nicht in Betracht, einzelne große Privatfirmen, zugleich Kaufleute und Verfrachter, entstehen; eine mehr spekulative Bildung der Frachten setzt hier langsam ein. Vor allem erfolgt schon in dieser Epoche die Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Rheine. Sie zieht sofort die Personenbeförderung an sich, in der bisher die privilegierte genossenschaftliche Unternehmung sich der Unterwerfung unter den Großbetrieb mühsam zu erwehren gewußt hatte. Die Organisation des neuen Betriebsmittels beruht noch auf einer Reihe von Kompromissen; sie beruht auf lokalbeschränkten Konzessionen der Einzelstaaten, sie ähnelt noch den regulierten Kompanien des XVIII. Jahrhunderts; auch schließt sie eine Teilung mit den Holländern in sich. Trotz dieser und obwohl der deutsche Niederrhein der niederländischen Gesellschaft allein zugewiesen ist, blicken die holländischen Kaufleute mißtrauisch auf die neue Bewegung, die sich anschickt, in ihr ganzes System Bresche zu legen.

Als endlich nach dem langen Kampfe mit den Niederlanden der Friedensschluß durch die erste Rheinschiffahrtsakte erfolgt, beruht er auf beiderseitigen Zugeständnissen: Die freie Rheinseeschiffahrt wird nicht gesichert, auch erwies sie sich, wo sie versucht wurde, einstweilen nicht als besonders vorteilhaft; der Transitzoll wird nicht völlig aufgehoben, sondern nur in der Weise des Sundzolles als eine unveränderliche Gebühr festgelegt, die Stromverbindung mit Antwerpen wird infolge des Kriegszustandes zwischen Holland und Belgien auf Jahre hinaus unterbunden. Es schien sogar anfangs, als ob die Niederländer, die der lange Kampf

mit den preußischen Rheinstädten nur noch mehr erbittert hatte, ihre Übermacht als Besitzer der Seehäfen nur noch mehr, namentlich Köln gegenüber, geltend machen würden; dennoch mußten sie, schon ehe sie die mächtige Konkurrenz Antwerpens wieder erfuhren, angesichts der beginnenden Umwandlung des Verkehrs mit den Frachten zurückgehen, und mit der industriellen Produktion wächst der deutsche Eigenhandel am Rhein, der die holländische Zwischenhand verschmäht.

Jene rasche Umwandlung der Verkehrsverhältnisse seit 1831 erfolgt durch die Aufhebung der Umschlagsrechte und der Gilden. Ein durchgehender Verkehr und eine freie Konkurrenz der Schiffer wird dadurch erst ermöglicht. Doch tritt zunächst nicht sowohl eine starke Konkurrenz der einzelnen ein als vielmehr eine solche der Handelsstädte und ihrer Beurtfahrten. Noch schwebt dem Handelsstand als Ideal der Organisation der Schiffahrt ein Zustand vor, in dem er von jedem Hafenplatze aus über ein Netz von festgeregelten Fahrten und eine bestimmte Anzahl von Schiffen gebieten könne, bei dem wie der Fahrplan so auch die Frachten durch Übereinstimmung von Verbänden geregelt würden, ohne daß doch diese Verbände starke Körperschaften seien, ohne daß die Beweglichkeit der Bestimmungen oder der freie Beitritt und Austritt des einzelnen dadurch gehemmt werde. Allein es stellt sich heraus, daß diese Beuerten nur eine vorübergehende Phase sind. Sie veralten rasch. Sie sind von jeher wohl für den Spediteur günstig, aber für die Massenversendungen unbrauchbar, für Industrie und Eigenhandel ungeeignet. Die rasche Vermehrung der Schiffer auf allen Strecken des Rheines, die die Beurten nicht unterzubringen wissen, das billige Angebot von leerem Schiffsraum bei Rückfrachten, das sie nicht benützen dürfen, begünstigen die ungebundene Konkurrenz, die jene halbgenossenschaftliche unterbietet. Auch in der Dampfschiffahrt kann die Austeilung der Stromstrecken und das Monopol der ersten Gesellschaften nicht mehr bestehen. Auch hier hält mit der Düsseldorfer Gesellschaft, einer gemeinschaftlichen Unternehmung aller Plätze, die sich bisher zurückgedrängt fühlten, die Konkurrenz ihren Einzug. Die besonderen Verhältnisse der Personenfahrt und der bedrohliche Wettbewerb der Eisenbahnen führen hier jedoch wieder zur Kartellierung.

Schon aus der heftigen Konkurrenz der einzelnen Häfen und ihrer Beurten ergibt sich sogleich nach Abschluß der Akte die differentielle Gestaltung der Frachten, während diese bisher einfach nach der durchfahrenen Strecke berechnet waren. Die Verkehrspolitik der Regierungen verschärft noch diesen Zustand; denn durch den Zollverein ist zwar die schon früher angebahnte Freiheit von Wasserzöllen für den inneren Verkehr dauernd

festgestellt, aber für die vom Zollauslande kommenden Waren behält sich jeder Staat innerhalb der Maximalgrenze der Abgabenerhebung, die von der Akte nach dem System des Wiener Kongresses festgestellt war, die besondere Behandlung vor. Preußen gibt das Beispiel. Es benützt jene Möglichkeit, um durch völligen Erlaß der Schiffahrtabgaben, teils seiner Industrie einen Vorsprung vor der der Zollvereinsstaaten, die sie zahlen müssen, teils der früheren Stapelstadt Köln einen Ersatz durch Begünstigung ihres Hafens zu verschaffen. Nachdem der Zollverein der handelspolitischen Befehdung ein Ende gemacht, beginnt also die verkehrspolitische Fehde. Wieder sind die Rheinzölle nur Durchfuhrabgaben. Dieser Kampf ist das Vorspiel der Eisenbahntarifkämpfe, die unsere Zeit bewegen und die ihre verbitternde Wirkung infolge der ungleichmäßigen Begünstigung einzelner Plätze nicht eher aufhören werden auszuüben, bis der Zolleinheit Deutschlands die Verkehrseinheit nachgefolgt ist. Damals bleiben diese Schritte der Regierung nur Versuche; die finanziellen Nachteile und die nachbarlichen Verstimmungen unter den Bundesgenossen bringen Preußen doch wieder dazu, daß es 1842 auf diese differentielle Begünstigung seiner Häfen verzichtet. Für Schiffahrt und Handel bedeutet das freilich um so mehr eine unliebsame Mehrbelastung, als auch die anderen Uferstaaten, um ihren Handel nicht unterbieten zu lassen, schon die Rückerstattung der preußischen Zölle vorgenommen hatten. Durch diese Refaktien waren die sämtlichen Rheinzölle schon fast wirkungslos geworden; seit 1842 geraten sie hingegen in einen Stillstand.

Nicht durch die Maßregeln der Regierungen, die in Verkehrsfragen jetzt unsicherer und schwankender als vor 1831 sind, sondern durch die weitere Entwicklung der Verkehrsmittel wird im Beginn der vierziger Jahre ein neuer starker Umschwung herbeigeführt. Noch 1837 hatte der unter den alten Verkehrsverhältnissen abgeschlossene Handels- und Schiffahrtsvertrag mit den Niederlanden, obwohl er von Preußen nicht ungeschickt eingeleitet war, keinen Vorteil gebracht, sondern sich als unzuträglich erwiesen. Bald darauf wird durch die Eisenbahn von Köln nach Antwerpen die Abhängigkeit der Rheinlande von den holländischen Häfen ein für allemal gebrochen. Auch für Belgien ist sie eine Lebensfrage. Die Transitfreiheit ist für das Gedeihen dieser unter den größten Schwierigkeiten und lokalen Kämpfen bewerkstelligten Unternehmung die Voraussetzung; sie wird durch den ersten wohlgelungenen Handelsvertrag des Zollvereins, zu dem sich Preußen nur zögernd und schließlich nur durch eine Überraschung entschließt, den belgischen, festgestellt. Die Wirkung, von den rheinischen Kaufleuten, die jetzt in L. Camphausen und D. Hanse-

mann ebenso ideenreiche wie tatkräftige Führer finden, vorausgesehen und ausdrücklich erstrebt, ist unmittelbar, wenn auch der Reinertrag der neuen Unternehmung selber noch eine Zeitlang zweifelhaft bleibt.

Zugleich löst Camphausen das Problem der Güterschleppschiffahrt, das die Kölner schon vom Entstehen der Dampfschiffahrt ab als das eigentlich bedeutsame für die ganze Verkehrsentfaltung richtig erkannt hatten. Die Güterschleppschiffahrt ist in diesem Augenblick unentbehrlich, um dem Niederrhein ab Köln zu ersetzen, was ihm die Köln-Antwerpener Bahn an Verkehrsmenge entzieht, um einen direkten Verkehr deutscher Häuser mit den Seehäfen zu schaffen, um die Abhängigkeit von den immer noch zu teuern holländischen Schiffern zu lösen. Dies alles wird fast mit einem Schlage erreicht; weit vollständiger als es sich dann in der Folgezeit herausstellt, scheint damals der gesamte Verkehr in deutsche Hände geraten zu müssen. Mit den Schleppfahrten tritt eine neue Form der Großunternehmung im Verkehrswesen auf dem Rhein ein: Motor und Kähne werden in einem Besitz und Betrieb zusammengefaßt; nur auf selbständige Spedition verzichtet die Unternehmung, die den Kaufleuten dienen und nicht ihnen Konkurrenz machen will. Durch diese Kombination wird die Konkurrenz gegenüber den Segelschiffern erdrückend, während diese sich bisher gegenüber dem Handel noch immer als Macht gegen Macht fühlen konnten. Außer in Mannheim stellen sich die Schiffer überall feindselig gegenüber diesem weiteren Fortschritt; sie wollen weder von der angebotenen Beteiligung Gebrauch machen, noch wissen sie sich der neuen Technik zu ihrem Vorteil zu bedienen. Die Rücksicht der Konkurrenz nötigt sofort auch die anderen Plätze, gleiche Dampfschleppfahrten zu gründen. Obwohl die Kölner Gesellschaft keine stadtkölnischen Zwecke verfolgt, macht sich doch auch auf diesem Gebiete die Eifersucht der einzelnen rheinischen Flußhäfen aufeinander ebenso geltend wie gleichzeitig im Eisenbahnbau und kurz zuvor bei der Errichtung der dritten Personendampfschiffahrtsgesellschaft; aber diese Eifersucht hat die Rheinlande groß gemacht. Auch die schon bestehenden großen Einzelfirmen, die sich der besonderen Aufgabe der Kohlenschiffahrt zugewendet hatten, ergreifen sofort das neue leistungsfähige Verkehrsmittel; sie vervollständigen die Kombination der sich unterstützenden Betriebsformen durch Hinzufügung der Kohlenförderung und des Eigenhandels.

Durch diese mit beispielloser Energie einsetzende Umgestaltung des Betriebes wird eine beträchtliche soziale Verschiebung veranlaßt: Die Depossedierung und Deklassierung der Schiffer greift um sich, ein Schifferproletariat entsteht. Die Tage des Kleinbetriebes, der durch die Gewerbe-

freiheit seit 1831 sich bisher nur immer mehr ausgedehnt hatte, schienen gezählt durch dieselbe Gewerbefreiheit, deren Januskopf sich jetzt erst zeigt. So entsteht in diesen Kreisen eine proletarische Bewegung, die in den verwickelten sozialen Bestrebungen der Revolution von 1848 einen der merkwürdigsten Bestandteile bildet. Sie ist zugleich demokratisch-radikal und wirtschaftlich-reaktionär; denn so ziemt es allen Bewegungen, welche von Volksschichten ausgehen, die sich vor der Deklassierung wehren. Um ihrer Rückständigkeit willen mußte diese Agitation ergebnislos bleiben; trotzdem bedeutet sie insoweit einen Wendepunkt, als von 1848 ab das Schleppen nicht mehr allein dem konzentrierten kapitalistischen Großbetrieb zu gute kommt; die Technik der Kleinschiffahrt bessert sich fortan; die Kluft zwischen Verkehrsunternehmung und Handelsbetrieb, die man — abgesehen vom Kohlenhandel — bisher ängstlich nur immer erweitert hatte, was von den Schiffern als einzig normaler Zustand angesehen wurde, wird überbrückt; in der Rheinschiffahrt entsteht jetzt die kleinkapitalistische Unternehmung, die sich zwar hartbedrängt vom Großbetriebe sieht, aber schließlich durch ihre Konkurrenz auch diesem oft genug die Bedingungen stellt, unter denen er wirken und die Preise gestalten muß.

Im Revolutionsjahr glaubt auch die Vertretung des deutschen Volkes alle nationalen Wünsche, die auf Handels- und Verkehrs*einheit* sowie auf völlige Abgaben*freiheit* des Verkehrs gehen, im Fluge erreichen zu können. Die Schwierigkeiten übersieht man, da sie sich im Revolutionssturm vorübergehend weniger laut kundgeben. Die Nationalversammlung wetteifert hierin mit der ihr sonst unähnlichsten Versammlung, dem Wiener Kongreß, an Optimismus. Ihr Gesetzentwurf für die Binnenschiffahrt soll jenes Ideal von Freiheit und Einheit verwirklichen; zu diesem Behuf will er den Einzelstaaten fast alle Befugnisse der Rechtssetzung, Rechtsprechung und Verwaltung auf diesem Gebiete aus der Hand nehmen, finanziell aber jede Abgabe opfern, niemand schädigen und alle befriedigen. Bei der rasch erfolgenden politischen Verschiebung verschwindet er, kaum daß er zur Debatte gestellt ist.

Das verkehrspolitisch wichtigste Ergebnis dieses Jahres ist, daß die Niederlande einen völligen Wechsel ihrer Haltung vollzogen. Holland macht nach dem Beispiel Englands einen Strich unter seine handelspolitische Vergangenheit; es sucht fortan auf dem Boden völliger Gleichberechtigung nur die bleibenden Vorteile seiner Lage auszunützen und den Verkehr ohne ängstliche Voreingenommenheit schlechthin zu steigern. Hatte es früher versucht, alle Fäden und alle Vorteile in der Hand zu behalten und war darüber in die Gefahr gekommen, fast alles zu ver-

lieren, so beschränkt es fortan seine Tätigkeit auf Beförderung des Umschlags und kommt damit auch auf den übrigen Gebieten wieder vorwärts. Der völlige Verzicht auf die Schiffahrtsabgaben, also auf alles, was 1831 mühsam erstritten war, sich aber im Laufe der Zeit als eigener Nachteil erwiesen hatte, ist das Handgeld Hollands für die neue Zeit.

Auch in Deutschland werden namentlich hierdurch die im Jahre 1848 angeregten Hoffnungen aufrecht erhalten. Eine wesentliche Ermäßigung der Zölle wird von Preußen durchgesetzt und bildet die Einleitung zu weiteren Herabsetzungen. Allerdings machen die wachsenden Ausgaben der Rheinregulierung die Staaten besorgt, auf den Rest der Einnahmen zu verzichten. Auch wäre wohl die Entlastung nur langsam vorwärts gerückt, wenn jetzt nicht durch die Eisenbahnen der Wasserstraße eine erdrückende Konkurrenz erwachsen wäre. Sie in dieser aufrecht zu erhalten, lag um so mehr im Interesse Preußens, als es noch an kein Staatsbahnsystem dachte. Nur während der ersten Zeit haben die Bahnen als Zufahrtstraßen zum Strome gewirkt und waren als solche gedacht; auch so schädigten sie schon den Wasserverkehr auf einzelnen Strecken, während sie ihn auf anderen erhöhten. Bald wurde durch den Ausbau der Längs- und Parallelbahnen der Schiffsverkehr immer mehr eingeschränkt. Auf den Nebenflüssen erlag er ihnen zuerst, langsamer schien sich auf dem Hauptstrom dasselbe Schicksal vorzubereiten: Eine Warengattung nach der anderen verließ den Wasserweg, diejenigen zuerst, welche früher den Hauptgewinn gebracht hatten. Zugleich verschoben sich unter dem Einfluß der Eisenbahnen die Absatz- und Versorgungsgebiete; gleich die ersten Tarifvereinbarungen unter den Bahnen ließen für den Transit den Wasserweg veraltet und zu teuer erscheinen. Auch scharfsichtige Beobachter mochten damals meinen, daß die Stromfahrt zu einer Lokalfahrt herabsinken werde, wie die Chausseen von der Eisenbahn zu einer niederen Ordnung der Verkehrsmittel herabgedrückt worden waren.

Unter diesen Umständen wurde es zur entscheidenden Frage, ob das bisherige Abgabensystem bleiben oder fallen werde. Noch jede Ermäßigung war vom Sinken der Frachten binnen kurzem überholt worden; denn die Konkurrenz der Bahnen und die eigene Konkurrenz der Schiffer untereinander drückten unablässig die Preise. Die Rekognition, die nach der Schiffsgröße ohne Rücksicht auf die Ladung erhoben wurde, war durchaus irrationell, eine Besteuerung der Schnelligkeit und des Fleißes; der Rest des Oktroi, nur auf wenige Waren der Ein- und Durchfuhr gelegt, hatte seinen Sinn vollends verloren, seitdem die Transitzölle auch im Zollverein gefallen waren. So hielt tatsächlich

nur das kleinliche fiskalische Interesse der beiden kleinsten Uferstaaten, auf das man schon bei den Ermäßigungen hatte Rücksicht nehmen müssen, dieses Bruchstück eines Systemes fest, das sich im Anfang des Jahrhunderts als das vollständigste und überlegteste der Gebührenerhebung hatte betrachten lassen. Der Krieg von 1866 fegte diese Velleität mit anderen hinweg und die neue Rheinschiffahrtsakte ordnete auf der Grundlage völliger Gebührenfreiheit das Schiffahrtswesen von neuem.

In der Zeit, wo die Staaten die größten Auslagen für die Schiffahrt auf sich nahmen, wo sie den natürlichen Flußlauf tatsächlich zu einem künstlichen umwandelten, haben sie grundsätzlich und verfassungsmäßig auf Einnahmen verzichtet — auch dies eine der hochsinnigen Taten der größten Zeit der deutschen Geschichte, eine Tat, die sich durch eine Blüte der Schiffahrt und hiermit auch durch eine Hebung der gesamten westdeutschen Volkswirtschaft in einem Maße belohnt hat, wie es niemand ahnen konnte, als sie vollzogen wurde.

Piererſche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Schriften

des

Vereins für Socialpolitik.

CI.

Die Schiffahrt der deutschen Ströme.

Zweiter Band.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1903.